

Miesięcznik Ligi Obrony Kraju dla modelarzy

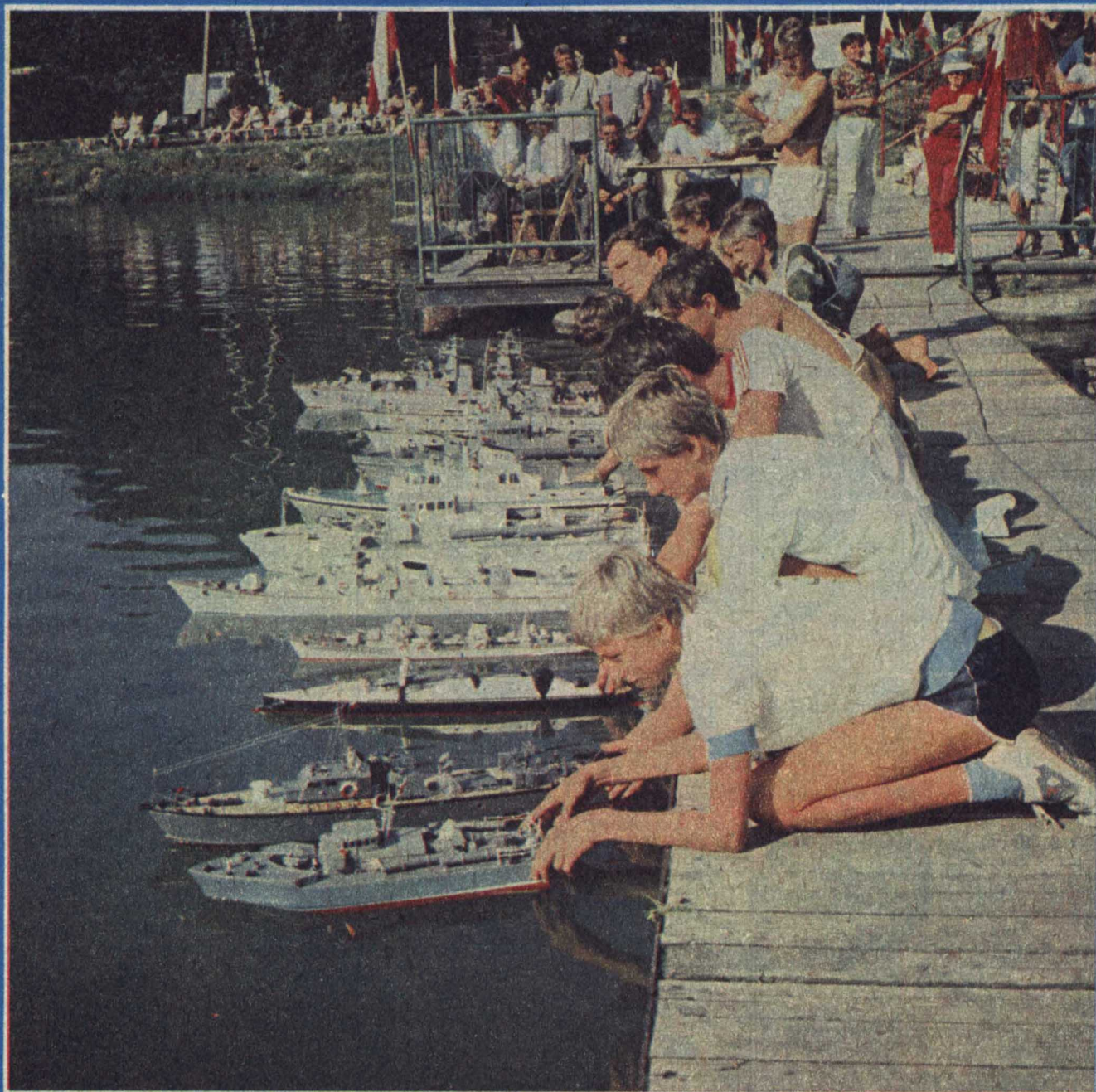


MODELARZ

Rok XXXIII/381/
Wrzesień 1987 r.
Cena 40 zł

9'87

PL ISSN-0137-7701
Nr indeksu-36543



F2B dla młodzików

str. 5

«Podniebna pchełka» - model dla amatorów

str. 10-12

Modelarstwo «butelkowe» dla zaawansowanych

str. 19

SPIS TREŚCI

2. Wychowanie poprzez modelarstwo
4. Batalia o puchar miesięcznika „Morze”
5. Model klasy F2B dla młodzików „Avia-84”
9. Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających dla Juniorów
10. Model dla amatorów oryginalnych konstrukcji „Pou du ciel”
13. Z kraju i ze świata Model na CO₂ „Schicki Miki”
18. Radziecki okręt podwodny typu „K”
19. V Ogólnopolski Konkurs Redukcyjnych Modeli Kartonowych
20. Nasza biblioteczka — „Polskie okręty wojenne 1945—1980”
21. Modelarstwo „butelkowe” dla zaawansowanych
22. XXXIV Mistrzostwa Polski Modeli Redukcyjnych Statków i Okrętów
24. Włoski system rozgrywek eskadrowych w klasach F5
25. Wystawa miniaturowych flot
26. Diody świecące w sygnalizatorze świetlnym
28. Samochód osobowy „Le Zebre”
30. Zapraszamy do modelarni
31. Modelarz pomaga
32. Fotociekawostki

Nasza okładka

Na zdjęciu młodzi modelarze okrętowi LOK podczas Mistrzostw Polski Modeli Redukcyjnych Statków i Okrętów w Łosicach, woj. Białą Podlaską.

Fot. J. Ziolkowski



Na pierwszym planie Sł. Dzierżatowski, Anna Kordowiecka, A. Grzywacz.

Często nasuwa się pytanie, dlaczego taki wysiłek ludzki oraz tyle funduszy przeznaczają się na organizowanie zajęć modelarskich? Otóż niesłuszny jest pogląd, że sposób spędzania wolnego czasu jest często prywatną sprawą jednostki. To właśnie w czasie wolnym od obowiązkowej pracy kształtuje się wiele właściwości, nawyków i upodobań. „Człowiek pracuje, pisze Bogdan Suchodolski w książce „Problemy wychowania w cywilizacji” — nie dlatego, że mu za to płać, coraz więcej ludzi pracuje także i dlatego, że praca ma dla nich jakąś wartość, jakieś walory, że praca jest dla nich w jakiś sposób interesująca i ważna społecznie”.

Dzisiejsze życie młodzieży, na które olbrzymi wpływ wywiera technika, jest bardzo bogate w zainteresowania. Jedni chcą zostać konstruktorami, drudzy obsługiwać nowoczesne okręty, statki, komputery, a inni myślą o zdobyciu przestworzy. Celem modelarstwa jest więc stworzenie wstępnych warunków do realizacji tych zamierzeń. Od tego też dużo zależy, jak tę młodzież przygotujemy do przyszłego życia w nowych warunkach XXI wieku.

Uczeń poprzez zajęcia w modelarni pośrednio i bezpośrednio uczy się i wykształca w sobie pewne cechy, jakże potem potrzebne w przyszłym życiu.

Praca modelarska oprócz celów kształcących ma jeszcze jeden cel — wychowawczy. Ale jak go osiągnąć?

Trudno jest dać na to gotową receptę. Każdy instruktor winien opracować własną drogę postępowania. Ja spróbuję podzielić się swoimi doświadczeniami w pracy z dziećmi i młodzieżą.

W modelarni szkolnej prowadzę zajęcia dwa razy w tygodniu. Przysiadają chłopcy i dziewczęta w różnym wieku. Najczęściej przyjmuje młodzież od czwartej klasy. Starsi sprawują opiekę nad młodszymi, za których są odpowiedzialni.

Krąg zainteresowań młodzieży to modelarstwo lotnicze, pływające i kołowe. Modelarze sami wybierają specjalność. Najczęściej zaczynają szkolenie w modelarstwie lotniczym (zestawy). Pierwsze spotkanie z przysługą to latawce. PSS „Społem” od wielu lat organizuje zawody latawców. Są to pierwsze zawody dla najmłodszych. Dają one szanse rywalizacji oraz sprawdzenia samego siebie, swojej pracy. Wspólna praca, a później współzawodnictwo przeko-

nuje młodzież, że tylko solidność i dokładność w pracy dają dobre wyniki.

Stosuję różne formy pracy. Często organizujemy treningi.

Niejednokrotnie na zawodach widziałem doświadczonych modelarzy, którzy mieli kłopoty z właściwym prowadzeniem modeli radiowych. Jak temu zaradzić? Tylko trening daje odpowiednie efekty. Uważam, że doskonałym przygotowaniem w okresie zimowym dla modelarzy pływających jest trening z modelami kołowymi. Nawet w małej sali czy też na holu możemy ustawić dowolne trasy. Skróci to czas zdobywania pełnej sprawności na wodzie.

Najbardziej atrakcyjną formą zajęć są zawody.

Zawodnicy mają możliwość praktycznego sprawdzenia właściwości swego modelu w locie lub na wodzie. Niemalą rolę odgrywa chęć popisania się przed kolegami, rodzicami, nauczycielami. Zawody stanowią bodziec do dalszej pracy, podnoszenia kwalifikacji, wyrabiają zamiłowanie do szlachetnego współzawodnictwa, są motorem postępu. Każda tego rodzaju impreza to okazja do wzajemnej wymiany doświadczeń i nauczania się czegoś nowego od kolegów z innych modelarni.

Zawody powinny odgrywać ważną rolę w wychowaniu młodzieży. Jeżeli będą przygotowane i przeprowadzone byle jak, to przyniosą więcej szkody niż pożytku. W zawodach, w których uczestniczyłem od wielu lat, zaobserwowałem, że najmniej wspominane przez młodzież są te, które były przeprowadzone wzorowo. W ostatnim czasie do takich imprez zaliczyłbym strefowe zawody modeli żaglowych w Iławie (1984), strefowe zawody modeli żaglowych w Wągrowcu (1985), mistrzostwa Polski w Gdańsku (1984) czy też mistrzostwa Polski w Wołowie (1985). Słyszałem i czytałem też o wielu innych udanych imprezach. Prawdą jest, że zawsze za udanymi zawodami stoją ludzie, którzy nie szczędzili wysiłku. Doświadczony organizator, Ryszard Majewski z Olsztyna, powiedział mi kiedyś, że za największą zapłatę za swój trud uważa radość dzieci.

WYCHOWANIE POPRZEZ MODELARSTWO

Bardzo istotną rolę w przeprowadzeniu zawodów odgrywa sędziowanie. Zawodnicy oczekują od sędziego nie tylko fachowości, ale przede wszystkim sprawiedliwości. Szczególnie wrażliwi na niesprawiedliwość są młodzi zawodnicy.

Wielką szkodę swoim zawodnikom wyrządzają ci instruktorzy, którzy starają się wygrać zawody za wszelką cenę, nie przebiegając w środkach.

Bardzo ważną rolę wychowawczą odgrywają nagrody dla zdobywców pierwszych miejsc. Nie muszą być to bardzo wartościowe przedmioty, ale nie należy zapominać o dyplomach. Szczególnie wyróżnienia dla zawodnika są medale. Nie mniej ważną rolę spełnia oprawa wręczenia nagród. Nawet najdroższa nagroda traci wartość, jeżeli jest wręczona na uboczu, po cichu. Godne polecenia jest wręczenie medali i dyplomów na apelach szkolnych. Uważam, że WOM LOK powinny zawiadamiać szkoły i zakłady pracy o osiągnięciach ich uczniów lub pracowników na mistrzostwach Polski. Mile widziane są informacje w miejscowej prasie.

Dość częstą formą stosowaną w naszej pracy szkoleniowej są pokazy i wystawy, organizowane z różnych okazji. Najczęściej rozpoczynamy sezon modelarstwa pływającego 1 Maja. Pokazy mają tę przewagę widowiskowo-propagandową nad zawodami, że tu nie obowiązują jeszcze przepisy ścisłego regulaminu. Każdy pokaz jest zarazem świetnym treningiem, szczególnie wiosną, przed zawodami. To również szkoła charakteru młodych ludzi. Piękną sprawą jest wzajemna pomoc zawodników.

Ważną rolę kształcącą i uczącą stosunku do pracy odgrywają wycieczki. Wielkim przeżyciem dla chłopców było zwiedzenie „prawdziwego” lotniska. W izbie tradycji uczestnicy poznali historię lotnictwa polskiego, bohaterów podniebnych walk. Największą „fajdą” było ślask za sterami „Iskry”. Nie mniej ciekawym przeżyciem dostarczało zwiedzanie Stoczni Jachtowej im. L. Teligi w Szczecinie, stoczni w Chojnicach czy też w Ustce oraz wycieczka do Szczecina na Dni Morza w 1985 r., gdzie można było podziwiać paradę największych żaglowców świata.

Bardzo ciekawą i lubianą formą pracy z modelarzami są organizowane w miejscach letnich biwaki nad jeziorem. Wspólna zabawa i praca uczy życia w gromadzie. W czasach, kiedy w rodzinie jest przeważnie jedno lub dwoje dzieci, jest to bardzo ważna forma wychowania w zespole. Główny cel tych biwaków to przygotowanie się do modelarskich mistrzostw Polski. Ale nie mniej ważną sprawą dla „mieszczuchów” jest przebywanie na świeżym powietrzu, nauka pływania. W życiu biwakowym mam możliwość poznania „od podszewki” swoich wychowanków. Pomaga mi to w dalszej pracy.

Modelarstwu poświęcam wiele czasu, widzę efekty tej pracy i to nie tylko sportowe, ale i wychowawcze. Jest to jeden z nielicznych „czystych” sportów, gdzie największym wyróżnieniem jest tytuł, medal, dyplom.

Ranga i wartość modelarstwa doceniane są na całym świecie, szczególnie jako doskonałe przygotowanie do wychowania technicznego młodzieży oraz jako źródło prawdziwych przeżyć emocjonalnych kształtujących postawy sportowe. Zasluguje więc na rozwój i popularyzację.

JERZY KORDOWIECKI
SWIDWIN



Koszalińska grupa (Swidniane) na strefowych zawodach modeli żaglowych w Węgrowcu. Najwyższa ocena za organizację zawodów.

E. Jankowski przy laminowaniu modelu żaglowego



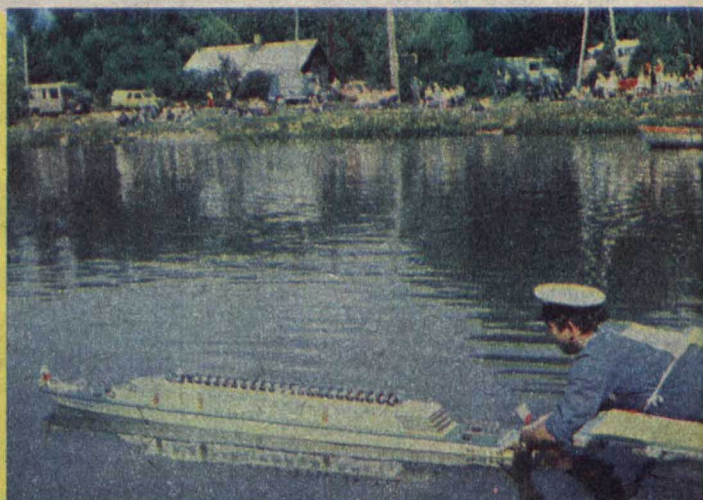
Podczas prób modelu samochodu zdalnie kierowanego.



BATALIA O PUCHAR MIESIĘCZNIKA



Przygotowania młodzików do startu z modelami klasy EX.



Na starcie Janusz Faber z Bielska-Białej z modelem klasy EX, którym uplasował się na 8 miejscu.



Gaszenie pływającej platformy przez statek p. pożarowy Władysława Herbusia z Kielc, który zdobył pierwsze miejsce w klasie F7.



Jedyna przedstawicielka płci żeńskiej startująca w tegorocznych mistrzostwach Małgorzata Pleczyńska z MDK Poznań — zdobywczyni trzeciego miejsca w klasie EH — juniorów modelem kutra AMFORA.



Imponująco wyglądający model kradownika OKTIABRSKA REWOLUCJA, którym Ryszard Rzepczyk z ZDK Zawadzkie zdobył trzecie miejsce w klasie F2-C.

„MORZE”

Tak przyjęto nazywać mistrzostwa Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów rozgrywane co roku w klasach EX, EH, EK, F2, F6 i F7. Patronuje im bowiem od wielu lat redakcja miesięcznika MORZE, która może szczycić się tym, że pierwsza po II wojnie światowej rozpoczęła popularyzację modelarstwa okrętowego i publikację planów modeli redukcyjnych statków i okrętów.

Jednym z pierwszych znakomitych autorów tych planów, na których wychowało się powojenne pokolenie modelarzy, był STANISŁAW WOŹNIAK. Jego przedwczesna i tragiczna śmierć w 1971 r. zahamowała dostarczanie nowych planów. Dla uczczenia Jego pamięci, a zarazem przypomnienia nowym pokoleniom modelarzy tego pioniera modelarstwa, redakcja MORZA, której był stałym współpracownikiem, ufundowała specjalną nagrodę dla uczestnika mistrzostw Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów, który otrzyma najwyższą ocenę za jakość wykonania modelu statku lub okrętu pływającego (dawniej lub współcześnie) pod polską banderą.

Nagroda ta, zawsze taka sama, to duża lorneta. Modelarze, zwłaszcza młodzi, mogą sobie zadawać pytanie, dlaczego właśnie lornetka dla modelarza, który całą uwagę skupia na swoim modelu, będącym w zasięgu ręki. Otóż STANISŁAW WOŹNIAK mieszkał w budynku Państwowej Szkoły Morskiej (dawniej PCWM) w Gdyni, mieszczącej się na końcu Wybrzeża Kościuszkowskiego przy al. Zjednoczenia 3, którego okna wychodziły na otwarte morze. Mając do dyspozycji wielką teleskopową lunetę używaną na dawnych okrętach, z trzema kardanowo przesuwanymi nakładkami, które można było przekładać stosownie do potrzeb, na 10—15 — lub 20-krotne powiększenie, obserwował ze swego okna stojące na redzie lub wchodzące do portu statki i okręty. Stąd miał możliwość dokładnego odtwarzania szczegółów na planach modelarskich ze szkiców zrobionych na gorąco podczas obserwacji. Ta lorneta stała się symbolem związanym z Jego osobą i jako symbol jest przekazywana w postaci nagrody ufundowanej przez redakcję MORZA.

Dalszy ciąg na str. 22

MODEL KLASY F2B dla młodzików „AVIA-84”

Model został zaprojektowany dla młodzików o co najmniej dwuletnim stażu w klubie modelarskim i mających zaliczony kurs podstawowej akrobacji na modelikach typu „Brzdąc”.

Konstrukcja okazała się bardzo udana — stosunkowo prosta w wykonaniu, mająca już pewne zalety modelu wyczynowego. Można ją więc traktować jako krok przejściowy między startem wiekowym młodzików, a juniorów dla modelarzy specjalizujących się w tej klasie. Model jest zdolny do wykonania pełnego programu akrobacji FAI.

Tym modelem młodzi modelarze klubu „Avia” zajęli wiele czołowych lokat w zawodach wojewódzkich jak i również w centralnych: w 1984 roku Jarek Świerczyk w Częstochowie uzyskał pierwsze miejsce (co w połączeniu z drugim miejscem Jacka Barana w klasie F4S dało nam pierwsze miejsce zespołowe), a w 1986 r. w Toruniu Zbyszka Boruckiego „wypunktowano” na czwarte miejsce.

Układ sterowania: prosty z maksymalnym wykorzystaniem gotowych elementów dostępnych w CSH: orczyk 60 mm, końcówki popychaczy oraz dźwignie sterów i klap. Całość zamontowano w modelu winna pracować lekko i bez zacięć.

Skrzydło: najtrudniejszy do wykonania element modelu; nie powinien on jednak sprawić kłopotów już nieco doświadczonym młodym modelarzom.

Zebra po wycięciu obrobić należy w bloku z duralowymi lub sklejkowymi szablonami. Wycięcie na dźwigar 5×24 mm powinno być dopasowane do niego tak, aby ciasno przemieszczał się on na zebra.

Dźwigar najlepiej wykonać jako kolejny z dwóch listewek 5×12 wyciętych z jednej deski 5 mm, a następnie jedną listewką obrócić względem drugiej o 180°. Dzięki temu po sklejeniu ten element będzie prosty. Podobnie można postąpić z listwą spływu. Prosty płat bez zwieńczeń ma podstawowy wpływ na późniejsze właściwości lotne modelu.

W centropłacie dźwigar został wzmocniony dwoma paskami sklejki 1,5 mm o szerokości 6...7 mm, z gróy i z dołu. Płytkę ze sklejki 3 mm, do której mocowany jest orczyk, przyklejono do dolnego paska sklejki 1,5, co zapewnia jej mocne połączenie z dźwigarem.

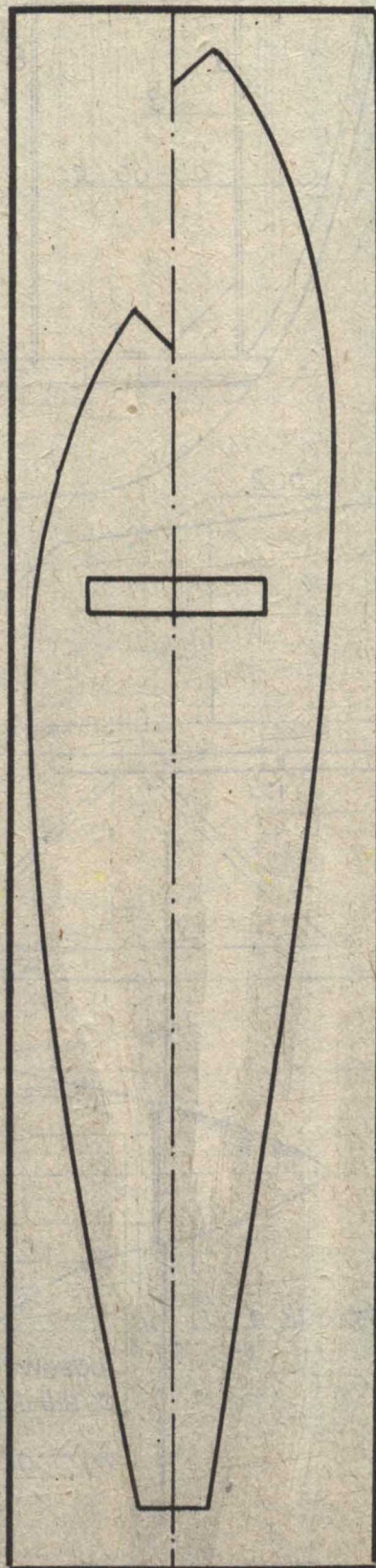
Klapy i usterzenie poziome wycięte zostały z balsy 5 mm średniej twardości. Można też te elementy wykonać konstrukcyjnie, jak to przedstawiono na rysunku. Ich grubość w tym przypadku wyniesie 8 mm.

Kadłub o przekroju płaskiej płyty wykonany został w formie kratownicy obustronnie oklejonej sklejka w przedniej części i balsą w tylnej. Dzięki jego stałej szerokości na całej długości, łatwo wkleić płat i usterzenie poziome równoległe do osi silnika. Jest to bardzo ważne w modelach tej klasy. Niezachowanie równoległości osi silnika, płata i usterzenia wpływa bardzo niekorzystnie na zwrotność modelu mimo jego prawidłowego wyważenia.

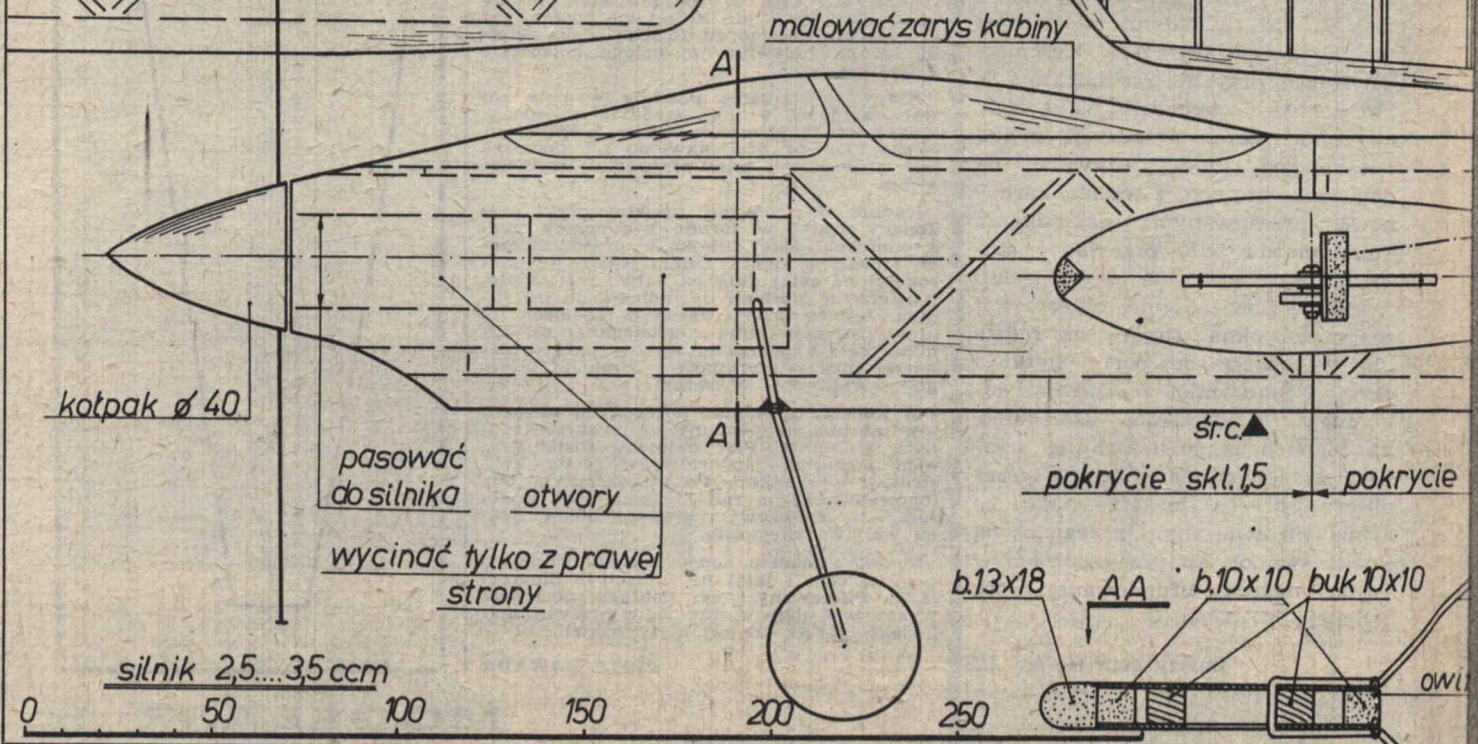
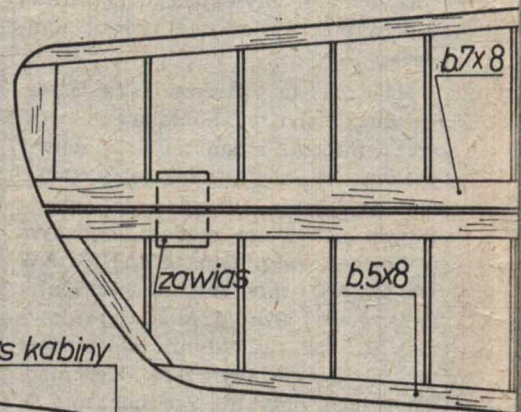
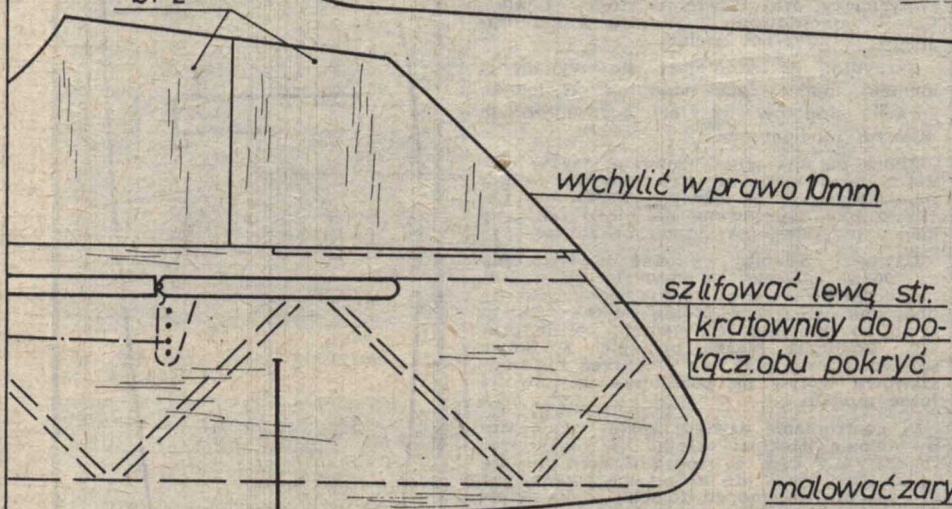
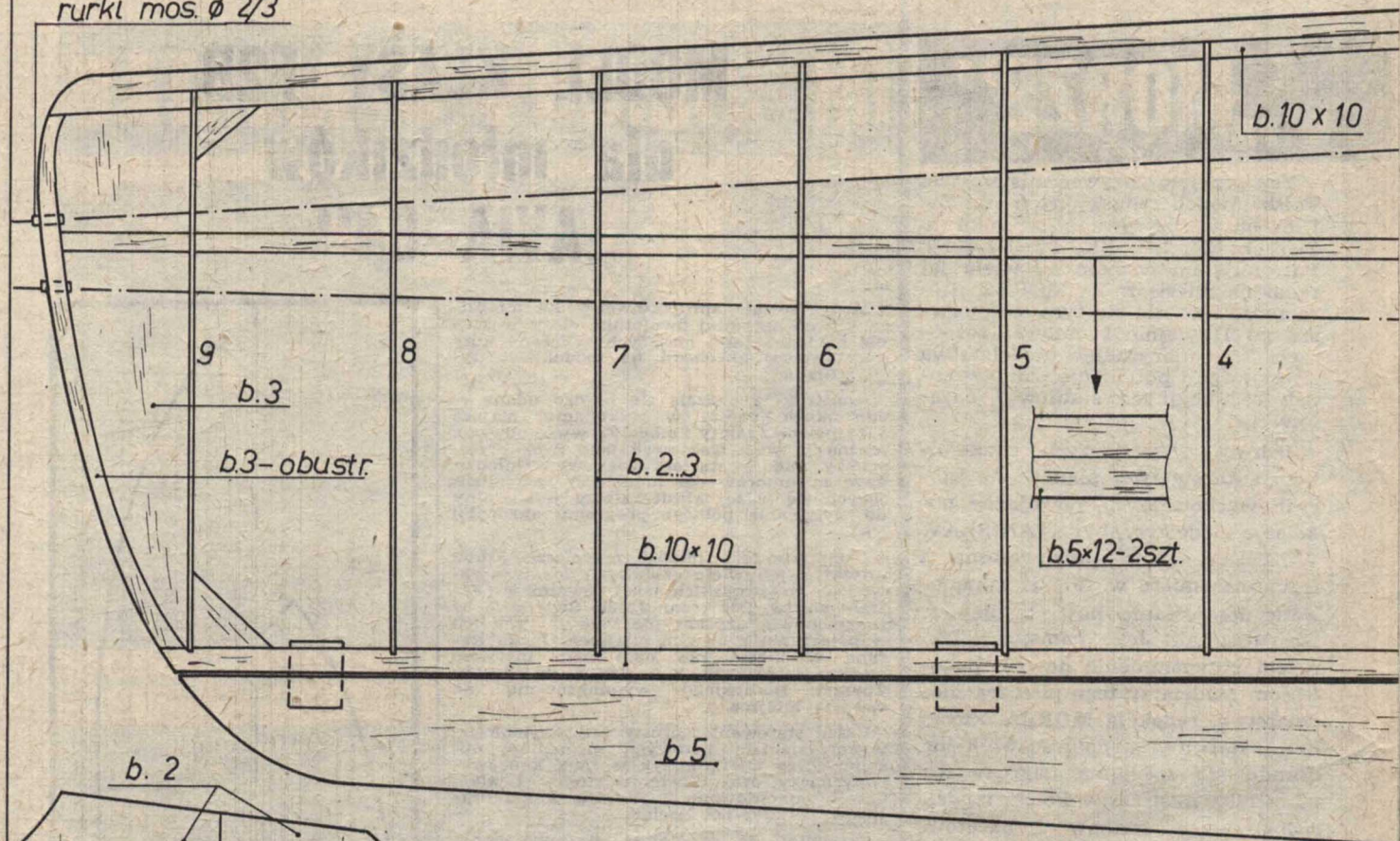
Wykonanie i montaż pozostałych elementów modelu nie powinny już stwarzać żadnych trudności. Płat oklejony został grubym papierem japońskim, a reszta konstrukcji — cienkim. Po kilkakrotnym celonowaniu można model pomalować lakierem nitrocelulozowym oraz na koniec jedną warstwą chemosilu.

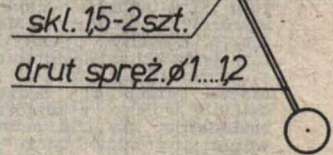
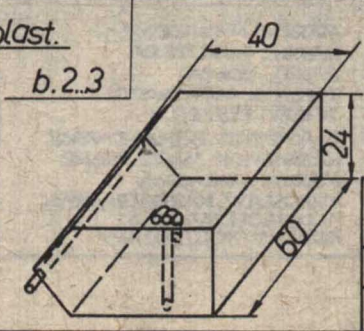
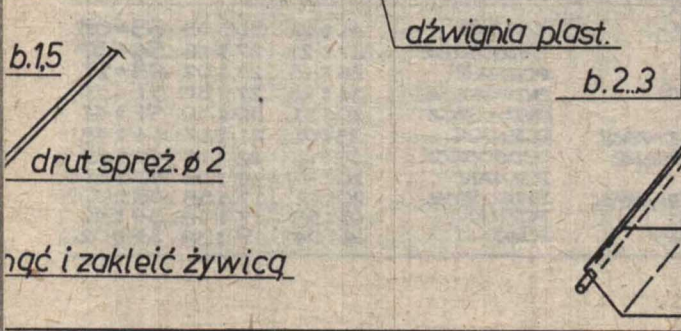
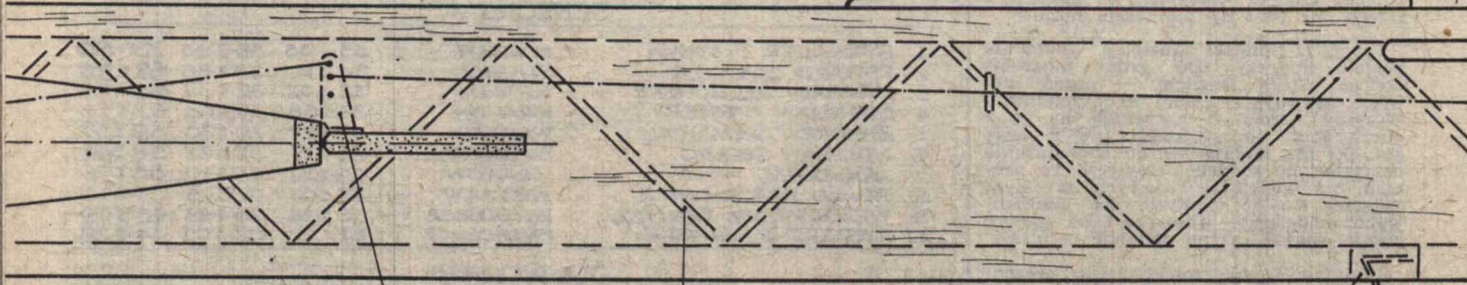
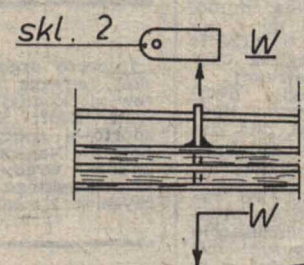
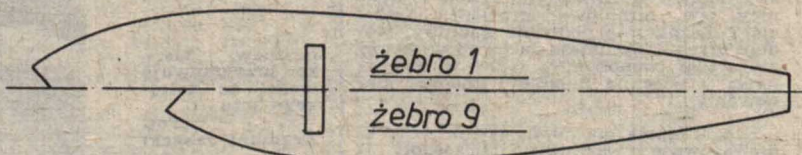
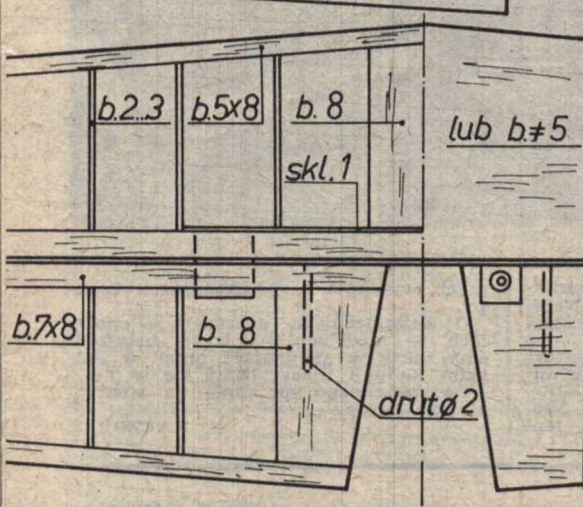
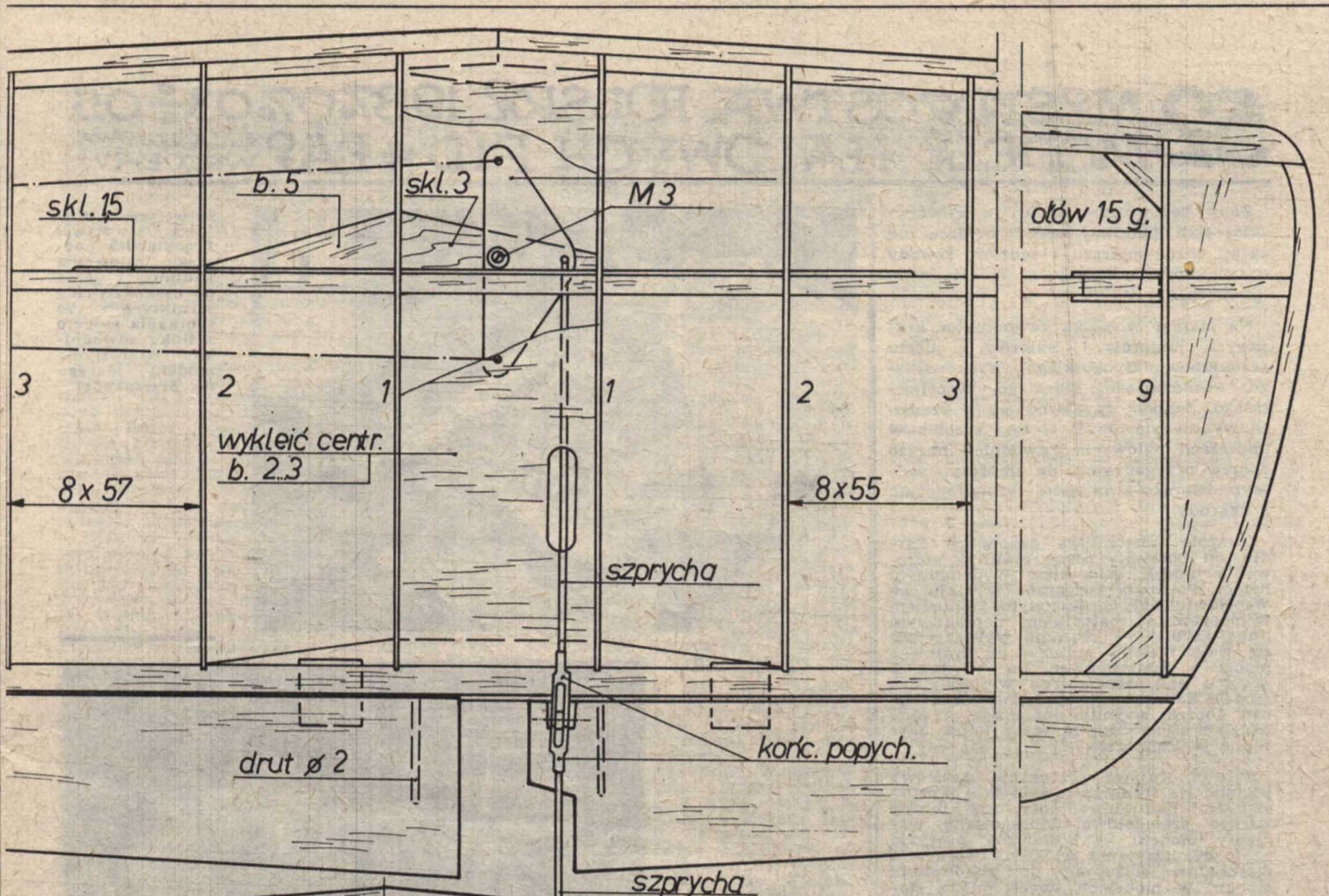
Prototyp modelu napędzany był silnikiem Cox 2,5 ccm i latał na linkach o długości 15 m. Pilotowany przez dobrego modelarza wykonywał pełny zestaw figur przewidziany kodeksem FAI dla tej klasy modeli.

PIOTR ZAWADA



rurki mos. ϕ 2/3





MODEL KLASY F2B DLA MŁODZIKÓW

AVIA-84

PODZ:	OPRACOWAŁ:	ARKUSZ: 1
LUTY 1987	Piotr Zawada	ARKUSZY: 1

52 MISTRZOSTWA POLSKIE 1987.07.03-05

MODELĘ HALOWYCH FID * FAŁ HALA LUDOWA WROCŁAW

Znów bez widzów, znów we wrocławskiej Hali Ludowej, znów meczące dla ekipy chronometrażu i sędziów zawody o Mistrzostwo Polski w modelarstwie halowym.

Na starcie czołówka zawodników krajowych juniorów i seniorów z pięciu aeroklubów: Bydgoskiego, Krakowskiego, Poznańskiego, Śląskiego, Wrocławskiego. Szkoda, że zawodnicy z Częstochowy nie startowali w tym sezonie w imprezach halowych. Zawodnicy bardzo dobrze przygotowani do imprezy, walczyli dzielnie o miejsca, tytuły, medale i nagrody.

Ostatnie mistrzostwa świata w Cardington odnotowały różne braki w sterowaniu modeli balonikiem wypełnionym helem. Półfinały rozegrane w maju we Wrocławiu były doskonałym treningiem w operowaniu balonikiem napinającym linkę (żyłkę) — czasami wykorzystuje się 38-40 metrów żyłki — by uratować model i kontynuować lot w innym miejscu hali. Mistrzostwa wykazały, że modele kadrowiczów, przygotowane bardzo dobrze, spełniły pokładane w nich nadzieje. Dowodem są czasy lotów uzyskane w konkursie.

Sylwek Kujawa prezentuje światowy poziom. Na treningu modeli lata 38'52" — czterdziestominutowe loty już blisko. Bardzo szczegółowo dopracowane elementy modelu — kosmiczna precyzja przy wykorzystaniu włókien, tworzyw i materiałów służących do zbudowania modeli. W modelach swych mistrz stosuje smigło o zmiennym skoku i średnicy, tzw. „kropiowe” krawędzie natarcia i nieznacznie podłużne kadłuby. Modele pięknie latają zarówno w pierwszej fazie (wznoszenie) jak i w następnych, a więc na pułapie i podczas planowania.

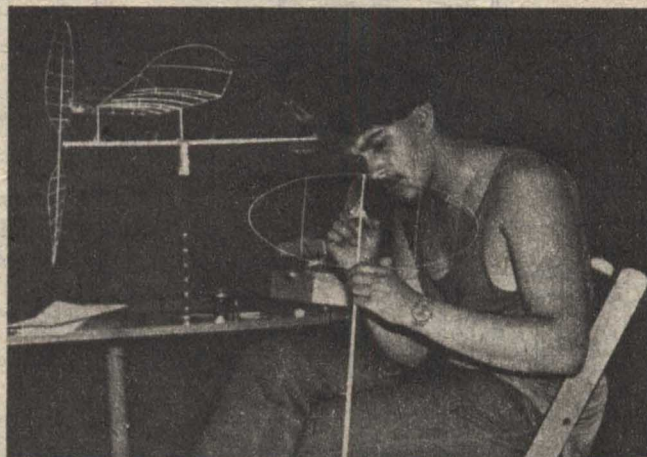
Edek Ciapała ma „swoją typ modelu” — dopracowuje wszystkie podzespoły i chce „wycisnąć” z modelu co się da! Pięknie latają modele Edwarda, mimo, że start jest majestatyczny i co większych znawców przyprawia o drżenie rąk... Innym torem poszedł Rysiek Czechowski — jego nowa konstrukcja o oryginalnych kształtach, długim dwuczęściowym kadłubie i ciekawym lino-waniu roboczej części kadłuba lata doskonale i chyba latać będzie lepiej po treningach, które kadrowicze będą mogli wykonać przed mistrzostwami Europy we wrocławskim obiekcie. Po raz drugi już przekroczona zostaje we Wrocławskiej hali bariera siedemdziesięciu minut w dwóch lotach. Życzyć mistrzom trzeba tylko jednego: aby startujące modele osiągały w każdej z trzech faz lotu po piętnaście minut!

Tabela natomiast ilustruje dokładnie poziom imprezy. Do grona mistrzów dociąga Stach Garlicki — uczeń niewiele ustępuje swojemu nauczycielowi... Wszyscy natomiast narzekają na brak gumy. Stare zapasy kończą się, a nowe gatunki nie nadają się do sporządzania naciągów do modeli halowych. To problem dla modelarzy halowych na całym świecie. Znakę pomysłowości docieklitych modelarzy, sądzę, że i na gorszej gumie osiągać zaczęły podobne rezultaty.

Juniorzy — mistrzowie Polski prezentują także wysoki poziom sportowy. Na wyróżnienie zasługują Marek Nawrocki (uczeń Edwarda Ciapały), którego dwa loty ponad trzydziestominutowe pozwalają przypuszczać, że pod opieką mistrza Marek okrzepnie i będzie mógł samodzielnie walczyć z seniorami. Zaczynamy zastanawiać się nad celowością rozgrywania półfinałów. Może lepiej rozgrywać zawody jako „OPEN” — otwarte, bo eliminacje przy stosunkowo małej liczbie zawodników i startach w różnych halach poziomu sportowego nie podniosą. Wniosek — we wrocławskich mistrzostwach padły dobre rezultaty!



Jarosław Sierko przygotowuje model do kolejnego lotu
Fot. Zygmunt Janecki



Sylwester Kujawa i Paweł Frackiewicz podczas ratowania kadłuba i płata po uszkodzeniach wynikłych ze spotkania modelu z linką zawodnika (sterowanie modelu idącego na przeszkodę)

Imprezę organizowali: Maria Zamulińska, Jadwiga Dudała, Franciszek Nazarewski; komisji sportowej przewodniczył instr. Piotr S. Bombol, kierownictwo sportowe spoczywało w rękach autora notatki. Nagrody, dyplomy i medale mistrzom wręczał kierownik Aeroklubu Wrocławskiego plik pil. mgr inż. Mieczysław Kowalski, życząc jeszcze lep-

szych wyników na Mistrzostwach Europy.

O bezszelestnych duszkach — motylach — modelach halowych usłyszeliśmy także w „Sygnałach dnia” w Polskim Radio i zobaczyliśmy się w TV.

Do następnego spotkania na Mistrzostwach Europy!

J. KACZOREK

SENIORZY

1	SYLWESTER KUJAWA	POZNAN	33 : 55	36 : 55	70 : 50
2	EDWARD CIAPALA	SLASK	34 : 00	33 : 35	67 : 35
3	EDWARD CZECHOWSKI	KRAKOW	32 : 02	32 : 33	64 : 35
4	STANISLAW GARLICKI	KRAKOW	33 : 08	30 : 05	63 : 13
5	ZBIGNIEW SZYMAŃSKI	WROCLAW	30 : 27	29 : 30	59 : 57
6	JAROSLAW SIERKO	BYDGOSZCZ	26 : 17	32 : 27	58 : 44
7	JAN DEHM	KRAKOW	29 : 19	29 : 10	58 : 29
8	PAWEŁ FRACKIEWICZ	WROCLAW	27 : 00	26 : 15	53 : 15
9	WEDRZEWICZ DAWID	BYDGOSZCZ	16 : 36	28 : 33	45 : 09
10	RYSZARD MAJEWSKI	BYDGOSZCZ	21 : 23	23 : 05	44 : 28

JUNIORZY

1	MAREK NAWROCKI	SLASK	31 : 12	31 : 53	63 : 05
2	RAFAŁ SKULITERA	BYDGOSZCZ	27 : 21	27 : 16	54 : 37
3	RAFAŁ COTA	POZNAN	26 : 15	27 : 02	53 : 17
4	TOMASZ OSTROWSKI	BYDGOSZCZ	24 : 25	27 : 30	51 : 55
5	JERZY FESER	BYDGOSZCZ	20 : 51	30 : 50	51 : 41
6	SEAWOMIR BARANOWSKI	POZNAN	23 : 01	21 : 47	44 : 48
7	KRZYSZTOF MŁODZINSKI	BYDGOSZCZ	20 : 15	22 : 14	42 : 29
8	MAREK ORSZĄBEK	POZNAN	20 : 37	19 : 54	40 : 31
9	MICHAŁ KARWICKI	BYDGOSZCZ	20 : 42	17 : 58	38 : 40
10	WŁODZIMIR MARLES	POZNAN	16 : 56	17 : 46	34 : 42
11	ROBERT WOLDANOWSKI	POZNAN	14 : 04	19 : 58	34 : 02

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH DLA JUNIORÓW — MIELEC '87

Po raz pierwszy 25–28 czerwca br. Mielec gościł najlepszych juniorów w kategoriach modeli swobodnie latających, którzy zjechali tu z całego kraju, aby zmierzyć swe siły w 52 Mistrzostwach Polski.

Po rejestracji zawodników o godz. 21.00 odbyła się 25 czerwca odprawa kierowników ekip i sędziów. Następnego dnia rano otwarto mistrzostw i siedem kolejek lotów modeli szybowców FIA. Pewne kontrowersje wśród opiekunów wzbudził czas kolejki lotów — 45 minut (4 zawodników w komisji). Praktyka wykazała, iż czas ten był wystarczający — byli jednak przypadki przy dalekim „dochodzeniu” modeli (wiatr do 8 m/s), że zawodnicy mieli kłopoty z terminowym powrotem na następną kolejkę. Pogoda termiczna, wiatr umiarkowany nasilający się w późniejszych godzinach do 7–8 m/s. Były to warunki trudne. Doskonali początek mieli Klepner, Urban, Szałański, Zakliński, Zdunyczki i Malinowski — po dwóch kolejkach komplet. Po trzeciej z kompletem „maxów” już tylko Mariusz Urban z Lublina i Jerzy Szałański z Gliwic. Czwartą kolejką i tylko trzech zawodników leci na „180” — nasilający się wiatr sprawia zawodnikom coraz więcej trudności.

Po czterech kolejkach prowadzi Urban przed Klepnerem (oba z A. Zagłębia Miedziowego) i Bogusławem Miodunką z MKL „IKAR” SDK MSM reprezentującym Aeroklub Mielecki. Kolejka 5 i 6 to koncertowe loty Miodunki, który przy wypadkach najgłośniejszych konkurentów wychodził zdecydowanie na prowadzenie po sześciu kolejkach lotów (przewaga nad drugim Mariuszem Urbanem — 103 s). Wystarczy 78 s i tytuł mistrza Polski w kieszeni. W tym momencie zaczyna się nerwówka. W 7 kolejce Miodunka ma fatalną wpadkę na 30 sekund — ma na pewno 2 miejsce, ale może go przeskoczyć. M. Urban wie, że lot ma 134 s., daje mu zwycięstwo, czeka, czeka i w efekcie leci 36 sekund — spada na 4 miejsce. Mistrzem Polski zostaje Bogusław Miodunka z A. Mieleckiego, i wicemistrzem Krzysztof Malinowski z A. Ziemi Lubuskiej, II wicemistrzem Mirosław Zakliński z Jasła (A. Podkarpacki).

W trakcie konkursu komisja techniczna kierowana przez Edwarda Burka z A. Mieleckiego wyrzykowo ważyła modele — obowiązkowo ważono modele trzech pierwszych zawodników. Przykry

los dyskwalifikacji (brak 28 gramów) dotknął Zbigniewa Raczewskiego z Suwałk. Był to jedyny tego typu przypadek w całych mistrzostwach.

Dwa dni później do boju idą gumowkarze. Pogoda piękna, lecz podobnie jak poprzedniego dnia wiatr z biegiem konkurencji nasila się — w sumie warunki nieco lepsze niż w piątek. Pierwsze trzy kolejki to walka „Jeb w łeb” Józka Kościarza z Gliwic z Wiesławem Krużel z Mielca. Od czwartej kolejki warunki trudniejsze, noszenia rwane, niepewne. Kościarz latający najbardziej „rasowo” (stromy poprawny lot silnikowy) lata dalej na „180”, Krużel gubi się trochę i w efekcie zajmuje w konkursie 4 miejsce. Od trzeciej kolejki koncertowo lata Maciej Pelkert z Poznania — zajmuje II miejsce (Kościarz jest praktycznie poza zasięgiem rywalów). W ostatniej kolejce robiąc „180” latający cały czas „w kratkę” Robert Krasowski z Krapkowic (A. Opolski), „rzutem na taśmę” wypzredza Wiesława Krużela i zdobywa tytuł drugiego wicemistrza Polski.

Tego samego dnia wieczorem czekają nas jeszcze trzy kolejki silnikówek. Wszyscy zadają sobie pytanie jak to będzie w tej najtrudniejszej klasie modeli swobodnie latających.

Pamiętamy wszyscy Środę Wielkopolską i rok 1985, gdzie wygrał Mirek Hrycak z Wrocławia z wynikiem 489 s. Rok ubiegły był lepszy — Cezary Galiński z Gliwic latał już ponad 1000 sekund. Pierwsza kolejka silnikówek to trzy dobre loty — Zawada (180), Wilniński (177) i Gąsiorowski (139). Wpadkę ma zaliczany do grona faworytów Marcin Szender z Gliwic. Dalszy przebieg konkursu zarówno w sobotę, jak i w niedzielę potwierdza smutną rzeczywistość — mamy w kraju tylko czterech juniorów, którzy potrafili latać modelami FIC.

Po trzech kolejkach ukształtowała się czołówka: Jacek Wilniński (513), Marcin Szender (426), Krzysztof Zawada (416) i Mariusz Gąsiorowski (319). Walka między tymi zawodnikami trwała również w niedzielę — najrowniej i najlepiej lata „Gonzo” Gąsiorowski z A. Śląskiego i zdobywa tytuł Mistrza Polski, drugi jest Krzysztof Zawada z A. Ziemi Wałbrzyskiej, trzeci Marcin Szender z Gliwic, a czwarty Jacek Wilniński z A. Warmińsko-Mazurskiego. Następny zawodnik (T. Nowak) ma już stratę blisko 200 sekund.

Mistrzostwa stały pod znakiem przyszłości — I Mistrzostw Świata Juniorów FIA, B, C, które zostaną rozegrane w sierpniu 1988 roku w Lesznie Wielkopolskim. Zawodnicy walczyli nie tylko o tytuły mistrzowskie, ale również o nominacje do grupy młodych modelarzy, która do tych mistrzostw będzie się przygotowywać.

Najtrudniejsze zadanie czeka selekcionerów reprezentacji w klasie FIC — jak już pisałem, stan na dziś to czterech młodych ludzi — potwierdziła się opinia znanego zawodnika Jana Ochmana z Wrocławia, który w półfinale, w Katowicach „wypatrzył” Zawadę, Szendera i Gąsiorowskiego — dołączył do nich Wilniński ze strefy północnej.

W gumówkach chyba największe bogactwo — Kościarz, Pelkert (Krasowski, Krużel, Zurawski przechodzą do seniorów), Szewdo, Guła, Złotnik, Soczówka — z tych zawodników przy odpowiednim ich przygotowaniu można będzie wybrać mocną trójkę na MS. W szybowcach już gorzej — pierwsza czwórka wyraźnie odstaje od reszty (Malinowski i Zakliński „za starzy”) — zostaje Miodunka i Urban.

Na zakończenie tej prowadzonej na gorąco oceny, nieco o tradycyjnej już przy mistrzostwach juniorów nieoficjalnej klasyfikacji zespołowej. Jak było do przewidzenia, bezkonkurencyjnymi byli koledzy z Aeroklubu Poznańskiego, którzy wprowadzając do finałów 12 zawodników, musieli tę klasyfikację wygrać i to z dużą przewagą nad resztą — procentuje dobra praca instruktorów A. Świerczyńskiego z Poznania, Andrzeja Oporowskiego ze Środy Wielkopolskiej i Pawła Berga z Gniezna. Druga lokata modelarzy z Gliwic nikt nie dziwi — podopieczni Witolda Stabiszewskiego, Stanisława Kubita i Stanisława Kopacza od lat zaliczani są do najlepszych. Trzecie i czwarte miejsce zawodników z Mielca i Suwałk to spora niespodzianka. Wychowankowie Piotra A. Kaczorka, Michała Z. Nowaka i Stanisława Skibińskiego przebojem weszli do czołówki polskich juniorów. Uwagę należy zwrócić na dobrą „robotę” Jerzego Włodarczyka z Chrzanowa (FIC), Norberta Paruchy i Huberta Stroki (F1B) z Krapkowic, Romana Kelma (F1A), Ryszarda Beblewskiego (F1A) i Andrzeja Filończuka (F1A). Analizując „geografię” wyników zespołowych chciałoby się zapytać — gdzie dawne potęgi w tych klasach modeli — Aerokluby Wrocławski, Warszawski, Podkarpacki? Coraz więcej dobrych juniorów wywodzi się z mniejszych ośrodków miejskich, takich jak Środa Wlkp., Gniezno, Września, Krapkowice, Chrzanów, Zary, Lubin, Suwałki, Dzierżonów, Kielce. Z dużych miast obroną ręką z tej rywalizacji tradycyjnie już wyszły Poznań i Gliwice.

Kilka słów na temat organizacji imprezy. Aeroklub Mielecki był po raz pierwszy organizatorem imprezy tej rangi w klasach modeli swobodnie latających. Myślę, że do zakwaterowania, wyżywienia, transportu na lotnisko i do hotelu nikt z uczestników zastrzeżeń mieć nie może. Sprawy sportowe, techniczne (ważenie i stemplowanie modeli, do dyspozycji samolot i samochód przy szukaniu modeli) też chyba wypadły dobrze — atmosfera na starcie dobra, brak pomyłek sędziowskich. Wszystko więc dobrze, tylko jedno „ale” — lotnisko. Lotnisko duże ok. 3000 × 1500 metrów, lecz ogrodzone i pilnowane przez Straż Przemysłową WSK PZL Mielec (dla niewtajemniczonych wyjaśniam, iż Aeroklub Mielecki jest tylko współuzyskownikiem lotniska). I właśnie tu było nieco kłopotów — myślę, że organizatorzy przy następnych imprezach tego typu lepiej ułożą sprawy poruszania się po lotnisku. W sumie uważam 52 Mistrzostwa Polski Juniorów FIA, B, C za imprezę udaną i myślę, że nie raz jeszcze spotkamy się w Mielcu na różnego rodzaju zawodach modelarskich.

PIOTR A. KACZOREK

WYNIKI 52 MISTRZOSTW POLSKI MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH DLA JUNIORÓW — MIELEC '87

FIA

1. Bogusław Miodunka — A. Mielecki	1037 pkt.
2. Krzysztof Malinowski — A. Ziemi Lubuskiej	988 „
3. Mirosław Zukliński — A. Podkarpacki	965 „
4. Mariusz Urban — A. Z. Miedziowego	940 „
5. Krzysztof Korzeniecki — A. Białostocki	767 „

Zespołowo:

1. Aeroklub Z. Miedziowego 2617, 2. Aer. Ziemi Lubuskiej 1981, 3. Aer. Poznański 1604, 4. Aer. Białostocki 1508, 5. Aer. Mielecki 1037, 6. Aer. Ziemi Wałbrzyskiej 971. Startowali zawodnicy z 13 Aeroklubów.

F1B

1. Józef Kościarz — A. Gliwicki	1139 pkt.
2. Maciej Pelkert — A. Poznański	1058 „
3. Robert Krasowski — A. Opolski	996 „
4. Wiesław Krużel — A. Mielecki	964 „
5. Grzegorz Szewdo — A. Stalowowlski	963 „

Skasifikowano 23 zawodników

Zespołowo:

1. Aeroklub Poznański 3184, 2. Aer. Gliwicki 2073, 3. Aer. Opolski 1914, 4. Aer. Mielecki 1893, 5. Aer. Suwalski 1763, 6. Aer. Leszczyński 1216. Startowali zawodnicy z 12 Aeroklubów.

FIC

1. Mariusz Gąsiorowski — A. Śląski	966 pkt.
2. Krzysztof Zawada — A. Wałbrzyski	932 „
3. Marcin Szender — A. Gliwicki	899 „
4. Jacek Wilniński — A. Warm.-Mazur.	836 „
5. Tomasz Nowak — A. Opolski	652 „

Skasifikowano 22 zawodników

Zespołowo:

1. Aeroklub Śląski 1696, 2. Aer. Poznański 1667, 3. Aer. Warmińsko-Mazurski 1139, 4. Aer. Ziemi Wałbrzyskiej 932, 5. Aer. Gliwicki 899, 6. Aer. Bydgoski 856. Startowali zawodnicy z 11 Aeroklubów.

MODEL DLA AMATORÓW ORYGINALNYCH KONSTRUKCJI „POU DU CIEL” — „PODNEBNA PCHEŁKA” Henri Migneta

Znany w latach trzydziestych naszego stulecia francuski inżynier Henri Mignet w 1929 roku skonstruował samolot amatorski HM 8 o rozpiętości zaledwie 6 metrów. Samolot ten był bardzo prosty w budowie. W jego opisie Mignet podawał, że wystarczy 4500 do 5000 ówczesnych franków oraz 250 godzin pracy, aby móc latać. Instrukcję zawierała broszura pod tytułem „Jak zbudowałem moją awionetkę”. We Francji powstało dużo egzemplarzy bardzo dobrze latających HM 8.

Pomimo tego sukcesu Mignet uważał, że typ samolotu w układzie konwencjonalnym jest narażony na utratę prędkości oraz korkociąg, które w tych czasach były przyczyną większości wypadków lotniczych.

Po wielu próbach i doświadczeniach opracował mały statek powietrzny o dwóch skrzydłach ustawionych jedno za drugim. Były one bardzo zbliżone do siebie i całkowicie pozbawione lotek. Ten samolotik to właśnie „POU DU CIEL” — „PODNEBNA PCHEŁKA”.

Mignet rozpoczął z entuzjazmem wielką kampanię na rzecz nowej konstrukcji. Wydał książkę „Sport powietrzny”, która mimo czterech edycji szybko zniknęła z półek księgarskich. Był to początek tzw. „Sieci Amatorów Powietrznych” — organizacji istniejącej do dzisiaj. Mignet upraszczał chyba trochę zagadnienie budowy samolociku amatorskiego pisząc: „Jeśli umiecie zbić skrzynekę — możecie zbudować sami samolot”. Mimo to w jego zaraźliwej wierze tkwiły chyba jakieś możliwości...

Po sukcesie pierwszego HM 8 wprowadzenie nowego modelu, którym była „PCHEŁKA”, wywołało falę entuzjazmu; amatorzy zbudowali około 150 samolocików.

Henri Mignet dawał wspaniały przykład latając z lądowiska na lądowisko, udzielając rad i nadzorując nowo powstające konstrukcje. Lądował często w polu, gdy jego silnik — mało pewny w tamtych czasach — zawodził. Wówczas składano skrzydła i holowano „PCHEŁKĘ” nawet za motocyklem do najbliższego warsztatu. Po remoncie Mignet startował z łąki lub jakiegokolwiek drogi. Był to złoty wiek turystyki powietrznej, która rozwijała się bez jakichkolwiek ograniczeń.

Nastąpiło jednak kilka śmiertelnych wypadków. Przyczyną ich było wejście w lot nurkowy z przerzutem na plecy bez możliwości wyrównania toru lotu. Samolot niestabilny w locie poziomym dawał się kontrolować jedynie w części drogi katowej przedniego skrzydła zastępującego na „PCHEŁCE” klasyczny ster wysokości.

Jeżeli następni nadmierny wzrost prędkości, wówczas niestabilność stawała się większa od momentu obrotowego — prostującego steru i samolot wpadał w pogiębiające się nurkowanie.

Służby oficjalne zdecydowały skierowanie samolotu do badań. Przeprowadzono je jako:

- 1) próby w tunelu aerodynamicznym na modelach w skali;
- 2) próby oryginalnego samolotu w wielkim tunelu aerodynamicznym w Chalais-Meudon;
- 3) doświadczenia w locie przez Ośrodek Prób Lotnictwa w Villacoublay.

Próby dały zgodne wyniki. Stwierdzono, że doskonałość samolotu wynosi około 8, co było normalne przy tak małym wydłużeniu wynoszącym około 2,7. Stwierdzono zle wyważenie — przy 50% ciężkości przedniego skrzydła. Należało je przesunąć do przodu — do 40%. Należało również wzmocnić działanie mechanizmu poruszającego skrzydło — zwiększono ruchy skrzydła w dawnych 10° do 20° w celu poprawienia bezpieczeństwa.

Mignet nie zawahał się i w nowym wydaniu swej książki napisał: „omyliłem się”, sam też wprowadził w nim poprawki — nowe wyważenie i zwiększenie zakresu wychyleń skrzydła.

Nowe wyważenie wpłynęło jednak na zmniejszenie wyników — na ich pogorszenie przy jednakowej mocy. Ale bezpieczeństwo lotu zdecydowanie się poprawiło. Zbudowano wiele nowych „PODNEBNYCH PCHEŁEK”, które latały prawidłowo. Na rzecz ich przemysłowych prób budowy Mignet prowadził kampanię w USA, Japonii i Maroku. Nie dała ona jednak większych rezultatów.

Zmodernizowana „POU DU CIEL” została w 1959 roku skaflikowana na drugim miejscu w „Konkursie samolotów o dużym rozpowszechnieniu”.

W Polsce w ubiegłych latach jeden egzemplarz „POU DU PLUME” — dalszą wersję „PCHEŁKI” — na bazie francuskiej dokumentacji zbudował członek Aeroklubu Śląskiego — mgr inż. pilot GORSZCZYŃSKI. Samolot był demonstrowany na pokazach i wykazał się bardzo dobrymi właściwościami w locie.

Model tego samolotu napędzany silniczkiem Cox 0,8 — „Babe Bee” doskonale latający — zbudował znany francuski modelarz — RENE STAMM z Ars-sur-Moselle. Jego dwuczęściowy plan pozwala na wykonanie oryginalnego modelu silnikowego. Do napędu możemy zastosować silniczek samozapalony konstrukcji radzieckiej OTM — 0,8 cm³.

OPIS BUDOWY MODELU

Budowa kadłuba

Wykonujemy wręgi z balsy 3 mm wg planu nr ar. (1—6). Następnie montujemy je wg planu na listewkach balsowych o przekroju 3×3 mm i pokrywamy deseczkami balsowymi 2 mm grubości. Wykonujemy z drutu stalowego 1 mm średnicy profilowanego balsą baldachim skrzydła i montujemy go do kratownicy kadłuba. Podobnie postępujemy z podwoziem nr 14, w którym przestrzeń między goieniami również wypełniamy twardą balsą lub sklejką 1 mm. Montujemy kolejno bolce mocowania skrzydła tylnego (18 i 19). Kadłub oklejamy papierem japońskim. W przedniej części — przed wręgą nr 1 — wklejamy na żywicę epoksydową łożo silnika, będące opofilowaniem przodu — wykonane z twardej balsy, z nakładką ze sklejki lotniczej 2 mm grubości. Silniczek montujemy wychylając go około 3° w dół i 2,5° w bok (patrz plan — ark. nr 1).

Kółka wykonujemy z twardej — lamelowanej balsy. Osłone kabinki z astralonu lub pleksi 0,3 mm. Płoze ogonową z drutu o średnicy 0,5 mm. Dwie części nr 17 — łoża skrzydła najlepiej (podobnie jak bolce nr 18 i 19) wykonać z bambusa. W razie braku ww. można zastosować listewkę sosnową 3×5 mm. Kłosek balsowy nr 23 służący do korygowania toru lotu wyważonego modelu wykonujemy z balsy (ok. 8 mm) i po ostatecznym ustaleniu jego grubości naklejamy na kadłub w zaznaczonym miejscu.

Ster kierunkowy:

Dźwigar steru nr 7 wykonujemy z twardej balsy. Części steru 8 do 13 — z balsy średniej. Bolce łączące z kadłubem — bambus. Ster po dopasowaniu do kadłuba kryjemy papierem japońskim.

Skrzydła:

Skrzydła rozpoczynamy od wykonania profili z balsy o grubości 2 mm. Wycinamy je wg rysunku z planu — ark. nr 2. Po opłówowaniu i wycięciu otworów na krawędź przednią i dźwigar, montujemy na desce montażowej zwracając szczególną uwagę na prawidłowość i dokładność wykonania pracy. Końcówki podnosimy oklejając miejsce łączenia nakładkami ze sklejki lotniczej 0,6—0,8 mm. Gdy wyschną dokładnie opłówiamy je i czyszcimy, a następnie oklejamy papierem japońskim.

Krawędzie natarcia i dźwigary — z balsy 3×3 i 4×13 mm.

Krawędzie spływu skrzydeł — również z balsy twardej.

Dla ułatwienia pracy modelarzom mniej zawansowanym na planach podane są podziałki milimetrowe, co umożliwi sprawdzenie wszystkich wymiarów.

Wyważenie modelu — oblatanie:

Model wyważyć podpierając go w 45% głębokości przedniego skrzydła. W wypadku zbyt lekkiego przodu włożyć kawałki ołowiu w klocek przedni nr 22. Następnie należy wyregulować model w locie ślizgowym za pomocą podkładki nr 23 naklejonej na kadłubie. Jej wysokość przy prawdziwym wyważeniu winna wynosić około 8 mm. Kąt nachylenia osi silnika winien wynosić od 2° do 3° w dół i 2,5° w bok (patrz plan — ark. nr 1).

Po wykonaniu lotu wznoszącego model winien przebieść bez tzw. „pompek” w lot ślizgowy. Ewentualne błędy korygujemy zmianą wysokości podkładki i sterem kierunkowym.

Malowanie:

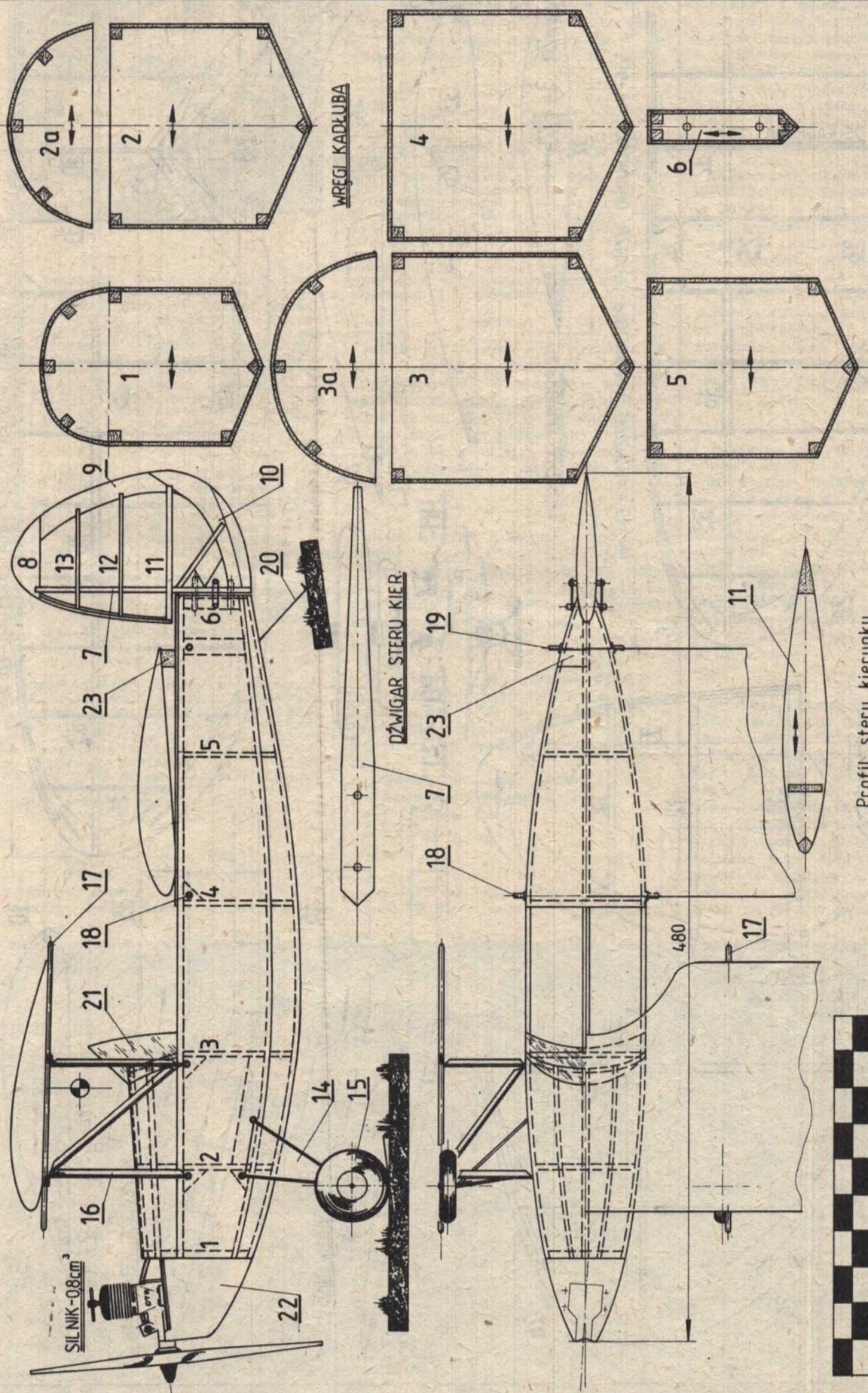
Model kilkakrotnie cellonujemy, a następnie możemy malować wg podanego wzoru, tj. cały kadłub i skrzydła na żółto, a na sterze litera F — granatowa i zaznaczenie granatem profili (linia kropkowana na planie nr 1). „POU DU CIEL” były malowane w najróżniejszy sposób — zależny od fantazji ich właścicieli — wszystkie jednak miały na sterze dużą literę F — oznaczenie przynależności państwowej. Niektóre egzemplarze miały ster trójkolorowy — niebiesko-biało-czerwony.

Należy zaznaczyć, że model jest oparty o samolot Henri Migneta — HM 290, HM 293. Wiele z konstrukcji tej samej maszyny różniło się między sobą nawet wznosami skrzydeł czy też podwoziem (patrz plan ark. 2).

Wykonawcom życzymy wielu lotów bez awaryjnych „lądowań”!

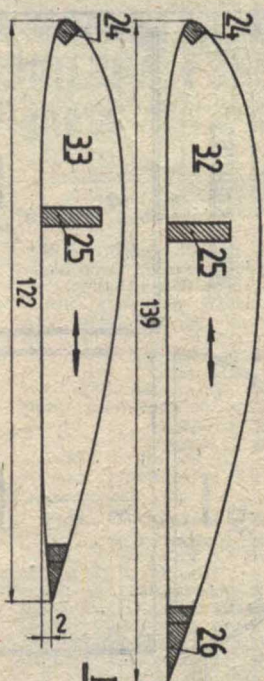
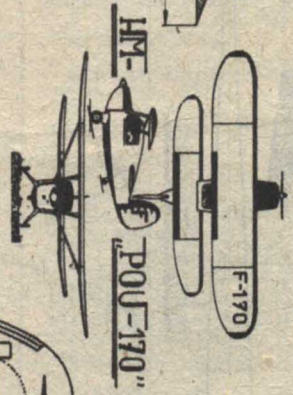
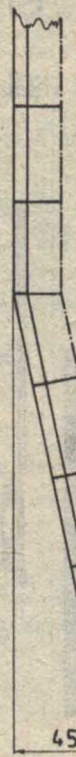
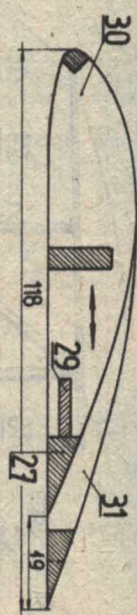
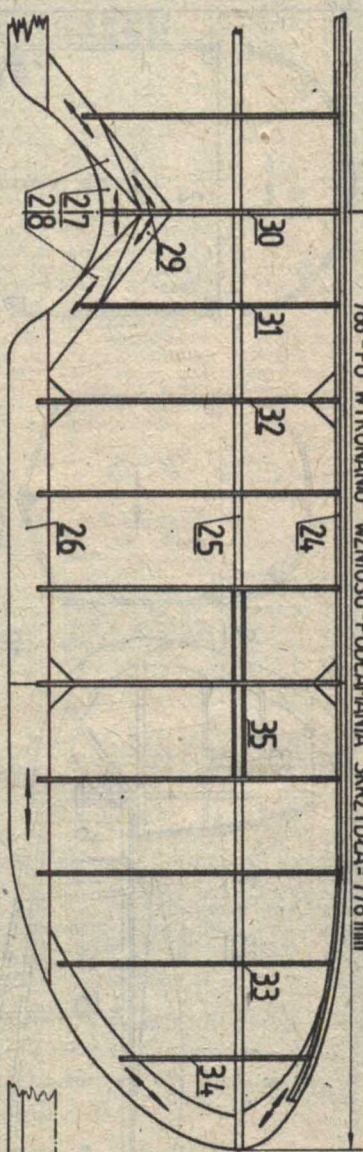
R. J. TOMASZEWSKY

Wykorzystano materiały:
Le Modele Reduit d'Avion nr 357
La Revue Aeromodellism 1969
Le Modele Reduit d'Avion nr 203

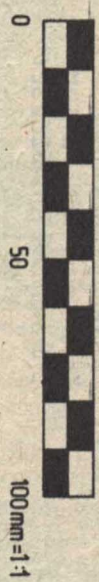
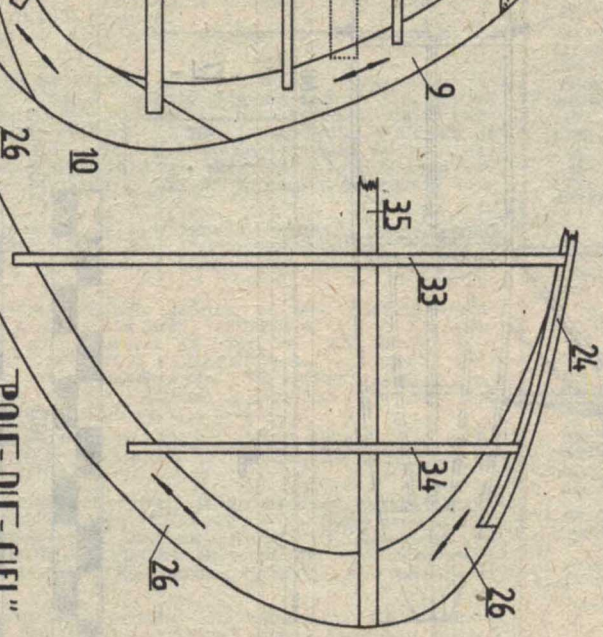
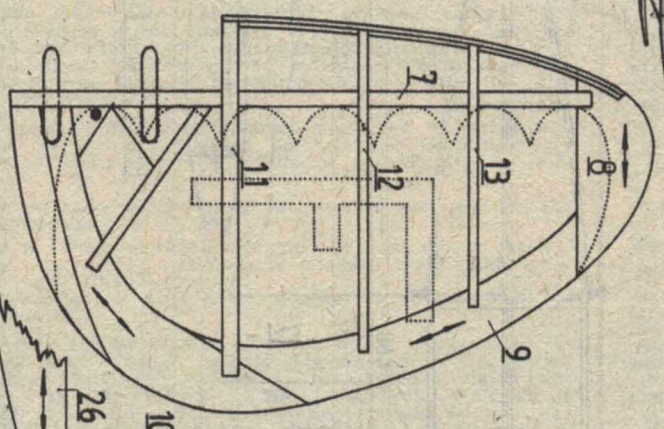
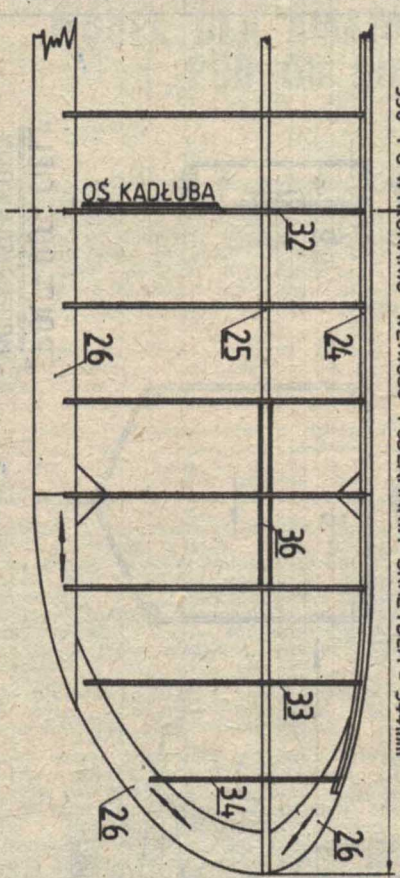


"POUF-DUF-CIEL"
 MODEL SILNIKOWY
 Konstruktor: RENE STAMM
 Opracował: J. R. TOMASZEWSKY
 1986.12.12

788 - PO WYKONANIU WZNIOSU - PODŁAMANIA SKRZYDŁA = 778 mm



556 - PO WYKONANIU WZNIOSU - PODŁAMANIA SKRZYDŁA = 544 mm



"POU-DU-CIEL"

MODEL SILNIKOWY

Konstruował: RENÉ STAMM

Opracował: J.R. TOMASZEWSCY

19861212



W przeddzień Święta Odrodzenia Polski, prezes Zarządu Głównego LOK generał dywizji Zygmunt Huszcza udekorował Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski Stefana Smolisa, współinicjatora i twórcę czasopisma modelarskich LOK, długoletniego sekretarza redakcji, a ostatnio z-cę redaktora naczelnego Czasopisma Modelarskich LOK. Gratulujemy i życzymy odznaczonemu dalszych sukcesów w pracy i powodzenia w życiu osobistym.

W lipcu br. zmarł w wieku 74 lat Jerzy Hejduk, pionier modelarstwa lotniczego w Polsce. Modelarstwo zaczął uprawiać w 1929 roku jako uczeń Gimnazjum Władysława IV w Warszawie. Przed II wojną światową pracował w Zarządzie Głównym LOPP w charakterze instruktora ds. modelarstwa. W latach 1946–1950 był naczelnikiem wydziału modelarstwa w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej. W 1960 roku był fundatorem pucharu przechodniego o memoriał im. K. Błaszczyńskiego.

6-osobowa ekipa modelarzy okrętowych LOK brała udział w międzynarodowych zawodach modeli pływających klas FSR, które odbyły się w dniach 2–5 lipca 1987 r. w Gabrowie w Bułgarii. Najlepsi z naszych juniorów Artur Siwiński z Warszawy uplasował się w klasie FSR-3.5 na 10 miejscu, a senior Ryszard Dziągwa z Wrocławia zdobył brązowy medal w klasie FSR-6.5.

W dniach 27–31 maja 1987 r. odbyły się, w Pfäffiken w Szwajcarii, II mistrzostwa Europy modeli latających z napędem elektrycznym. W klasyfikacji

indywidualnej najlepszy był R. Frendthaler z Austrii przed R. Weissgerberem i A. Hitzlerem — obaj z RFN. W punktacji zespołowej zwyciężyła ekipa RFN przed Austrią i Szwajcarią. W zawodach brały udział ekipy z 7 państw.

W ostatnim czasie daje się zauważyć stały wzrost liczby zawodów statycznych modeli redukcyjnych statków i okrętów klasy C1–C4. Dotyczy to zarówno różnorodnych zawodów-konkursów organizowanych przez wiele państw jak i międzynarodowych, a nawet na skalę ogólnosiwiatową. Jest rzeczą charakterystyczną, że wiele państw ustawia się w kolejce do organizacji mistrzostw świata NAVIGA klas C, podczas gdy trzeba dużych starań, aby namówić jakieś państwo do organizacji mistrzostw w innych grupach klas, np. żaglowych i z napędem mechanicznym.

W chwili obecnej na terenie USA ukazują się aż 34 czasopisma o tematyce modelarskiej. W tym 12 o tematyce ogólnomodelarskiej, głównie jednak lotniczej, 7 dla modelarzy okrętowych, po 5 dla modelarzy lotniczych i kolejowych, 4 dla modelarzy samochodowych i 1 dla zajmujących się budową modeli rakiet.

Wiele z tych czasopism, dawniej o profilu wyłącznie lotniczym, jak np. „Flying Models”, rozszerzyło swą tematykę przeznaczając część stron dla innych dziedzin modelarstwa, głównie okrętowego i samochodowego.

W związku z coraz szerszą popularnością i rozwojem modelarstwa samochodowego wydawane są w USA już 4 czasopisma przeznaczone wyłącznie dla modelarzy tej specjalności, a mianowicie:

- Radio Control Car Action.
- Scale Auto Enthusiast.
- R/C Model Cars.
- R/C News.

Największym objętościowo, jest liczący aż 288 stron miesięcznik ogólnomo-

delarski publikowany w Sierra Madre w stanie Kalifornia pt. „Radio Control Modelar”. 1 egzemplarz tego czasopisma kosztuje obecnie 2,25 dolara. Jak na warunki amerykańskie, nie jest to cena wygórowana, biorąc pod uwagę, że koszt wielu innych czasopism modelarskich i to o znacznie mniejszej objętości i wąskiej specjalizacji jest dwa i więcej razy wyższy.

W pierwszej połowie lipca br. odbył się w Ośrodku Szkolenia Wodnego LOK w Firleju, w woj. lubelskim, kolejny kurs instruktorów modelarstwa okrętowego. Na zaplanowanych 30 uczestników przybyło 29. Stopień instruktora klasy II uzyskało 3 kursantów, klasy III — 25, a dwóch tylko stopień podinstruktora z uwagi, iż nie ukończyli jeszcze 18 lat. Kierownikiem wykszolenia kursu był mgr inż. Jerzy Litwin z Gdańska, a kierownikiem całości jak zwykle Marian Łoza z Lublina.

Natomiast na zaplanowany w drugiej połowie lipca br. w tymże Firleju kurs instruktorów modelarstwa kołowego zgłoszono tylko 22 kandydatów z 12 województw. Podstawą zajęć praktycznych na kursie były zestawy modeli kołowych zdalnie kierowanych, które uczestnicy zabierali ze sobą jako gotowe modele wykonane pod czujnym okiem instruktorów zajęć praktycznych. Kierownikiem wykszolenia na tym kursie był Wacław Zięcina z Tomaszowa Mazowieckiego.

Do jakże licznej rodziny amerykańskich czasopism modelarskich doszedł jeszcze jeden tytuł przeznaczony dla modelarzy okrętowych pt. „American Boat Modelar”. Poświęca on swoje szpalty wszystkim rodzajom modelarstwa okrętowego (historyczne, redukcyjne, żaglowe, prędkościowe, zdalnie kierowane, porady warsztatowe i technologiczne oraz reportaże z imprez). Zawiera 76 stron, w tym wiele z wielobarwnymi zdjęciami. Cena 1 egz. wynosi, bo aż 3,75 dolara.



Konstruktor modelu M. Schwierz ze swoim modelem

MODEL NA CO₂ „Schicki Miki”

Od naszego Czytelnika Klausa Jörgena Hammerschmidta z RFN otrzymaliśmy rysunek modelu swobodnie latającego napędzanego silnikiem CO₂. Konstruktor tego modelu jest student Manfred Schwierz z Aachten. W bieżącym roku modelarz ten startując w zawodach odniósł zwycięstwo, mimo bardzo wietrznej pogody i słabej termiki, uzyskał czas lotu modelem aż 264 sek.

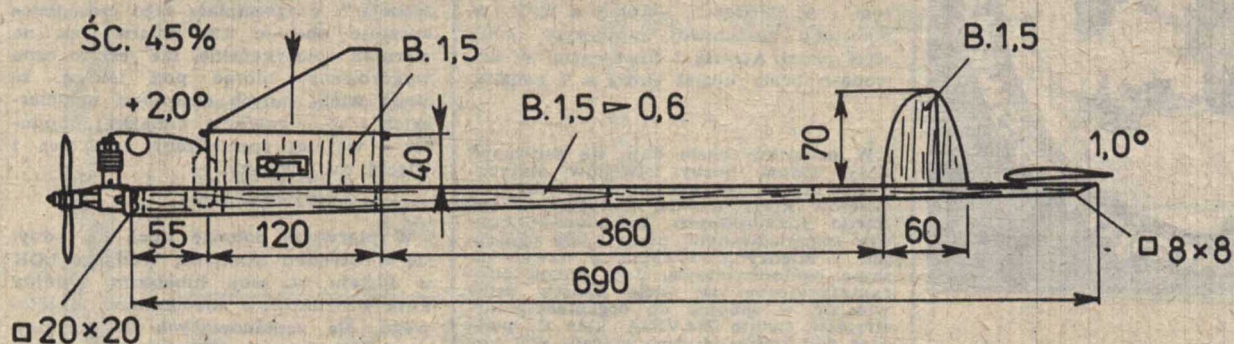
Jak widzimy na zdjęciu i rysunku, model ma ukośne końcówki płatów. Kryty jest metalizowaną folią, posiada wyłącznik czasowy. Silnik MODEL, który uważany jest za lepszy od Brown, Humbrol, Powermax, Telce.

Jako ciekawostkę można podać, iż w Aachten od czterech lat regularnie podczas „zielonych świąt” odbywają się zawody modeli swobodnie latających napędzanych silnikami na CO₂ i liczba zawodników ciągle wzrasta. W przyszłym roku modelarze z Aachten pragną zorganizować zawody o obsadzie międzynarodowej.

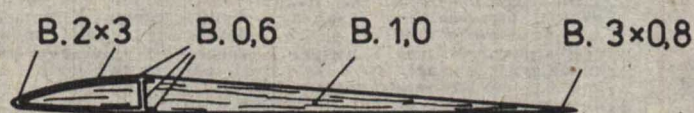
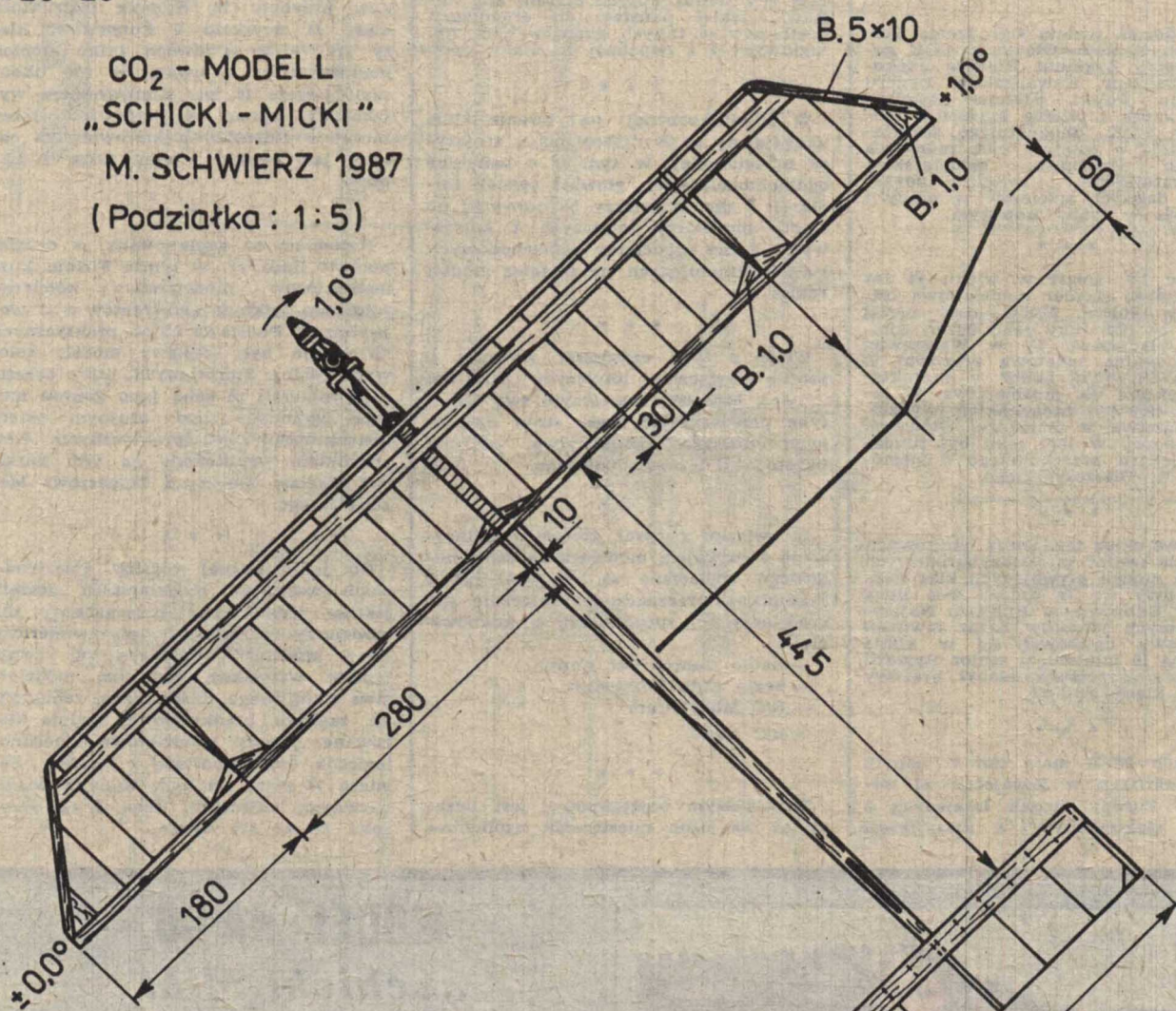
Czy nie należy pomyśleć o zorganizowaniu podobnych zawodów w Polsce?

Rysunek na str. 14.

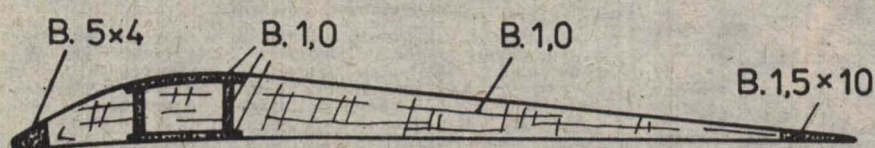
SM



CO₂ - MODELL
 „SCHICKI - MICKI”
 M. SCHWIERZ 1987
 (Podziałka : 1 : 5)

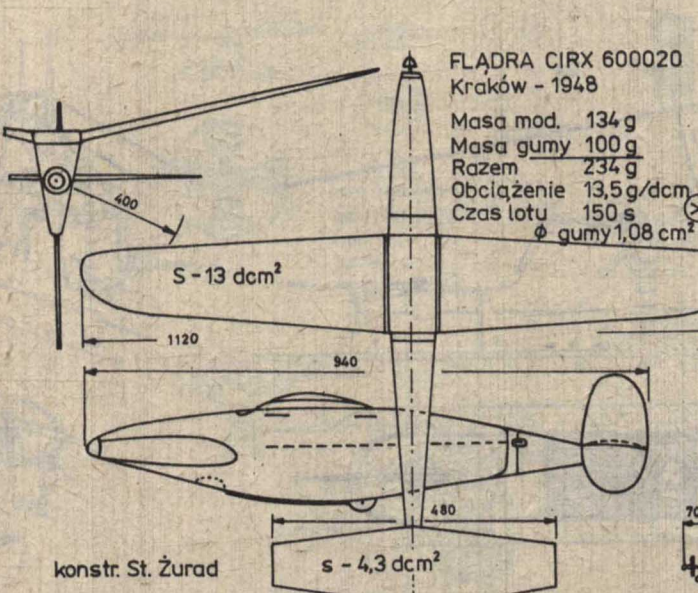


PROFIL: SCHWIERZ 08/4/16/1/4



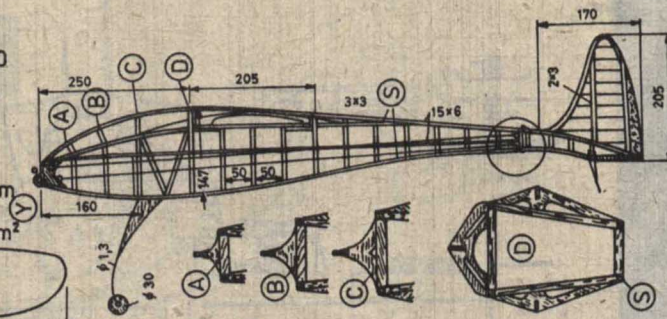
PROFIL: SCHWIERZ 1/10/33/6/33 }
 $\left. \begin{matrix} r & d & d & f & f \end{matrix} \right\} [\%]_{100=1}$

Masa:
 Płat : 15 g
 Statecz: 2 g
 Kadłub: 17 g
 Silnik: 30 g
 $\Sigma : 64 \text{ g}$



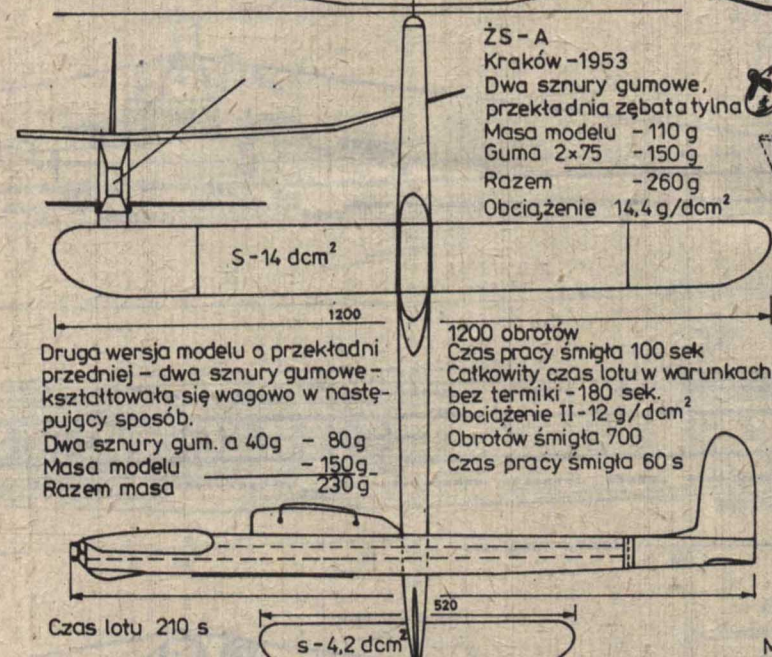
FLADRA CIRX 600020
Kraków - 1948

Masa mod. 134 g
Masa gumy 100 g
Razem 234 g
Obciążenie 13,5 g/dcm
Czas lotu 150 s
 ϕ gumy 1,08 cm²



ŻS-A
Kraków - 1953

Dwa sznury gumowe,
przekładnia zębata tylna
Masa modelu - 110 g
Guma 2x75 - 150 g
Razem - 260 g
Obciążenie 14,4 g/dcm²



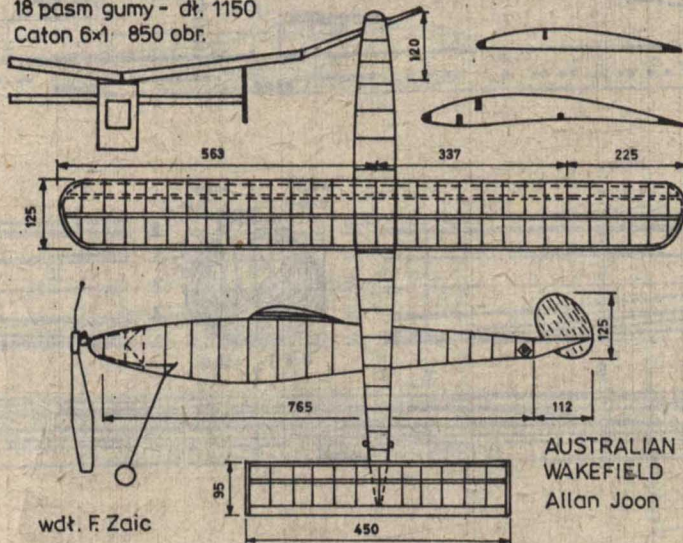
Druga wersja modelu o przekładni
przedniej - dwa sznury gumowe -
kształtowała się wagowo w nastę-
pujący sposób.

Dwa sznury gum. a 40g - 80g
Masa modelu - 150g
Razem masa - 230g

1200 obrotów
Czas pracy śmigła 100 sek
Ciekawość czasu lotu w warunkach
bez termiki - 180 sek.
Obciążenie 11-12 g/dcm²
Obrotów śmigła 700
Czas pracy śmigła 60 s

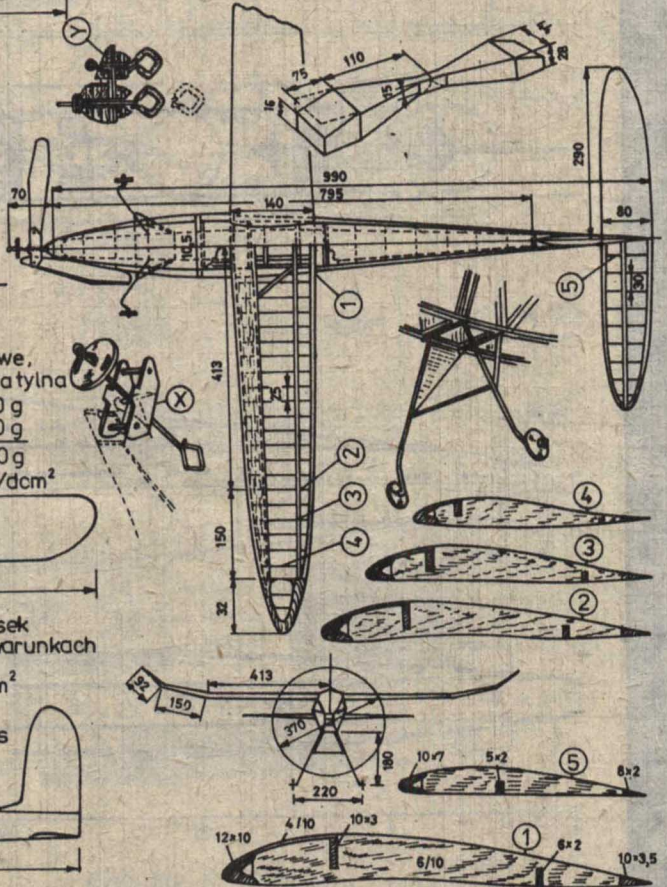
Czas lotu 210 s

18 pasm gumy - dł. 1150
Caton 6x1 - 850 obr.



AUSTRALIAN
WAKEFIELD
Allan Joon

wdt. F. Zaic



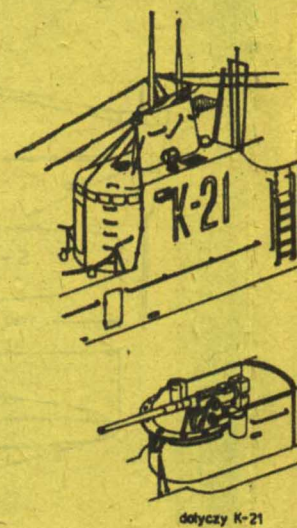
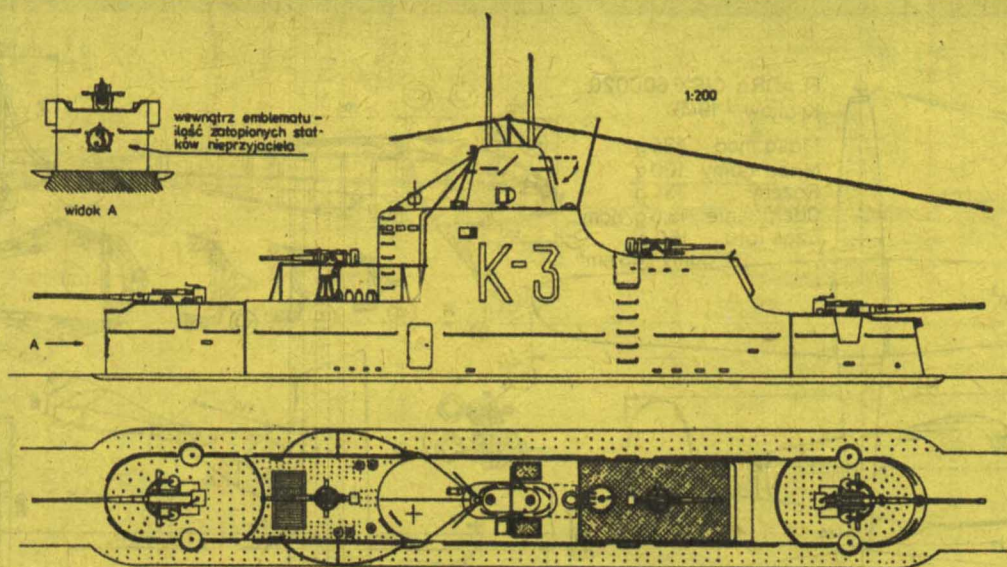
Model typu Wakefield Polska - K.B. Konstr.
K. Błaszczynskiego z 1938 r.

Zawody halowe skala 1:2 WAKEFIELD - „RETRO”

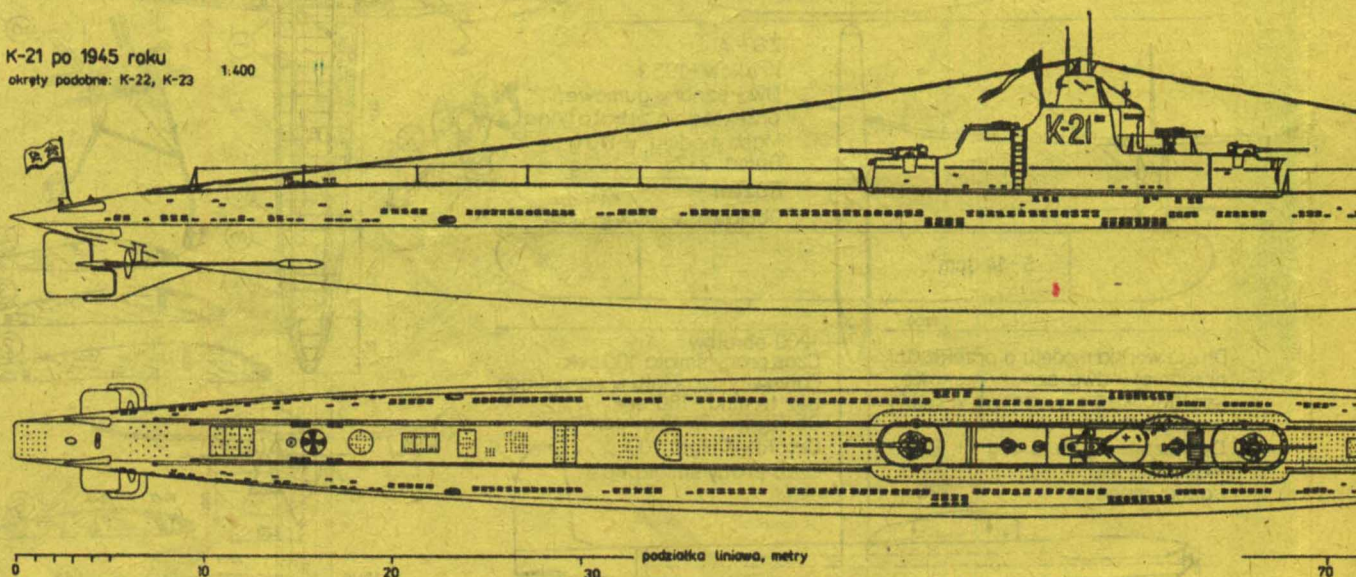
I-sze zawody odbędą się w Hali Ludowej Wrocław,
w ramach Konkursu Małych Form listopad 1987r.

1. Powierzchnia nośna skrzydła + stat. poziomy do 5 dcm².
2. Przekrój poprzeczny kadłuba wg regulaminów Wakefielda - Konieczny.
3. Mikrofilm niedopuszczalny.
4. Za wierność z oryginałem komisja może doliczyć do 30 pkt. Dopuszcza się red. samol.
5. Modele wykonują po 3 loty zaliczone. Liczy się suma 3-ch lotów - (1s - 1pkt)
6. Lot trwający mniej niż 10s może być jeden raz powtórzony.
7. Start odbywa się z deski (podłogi)

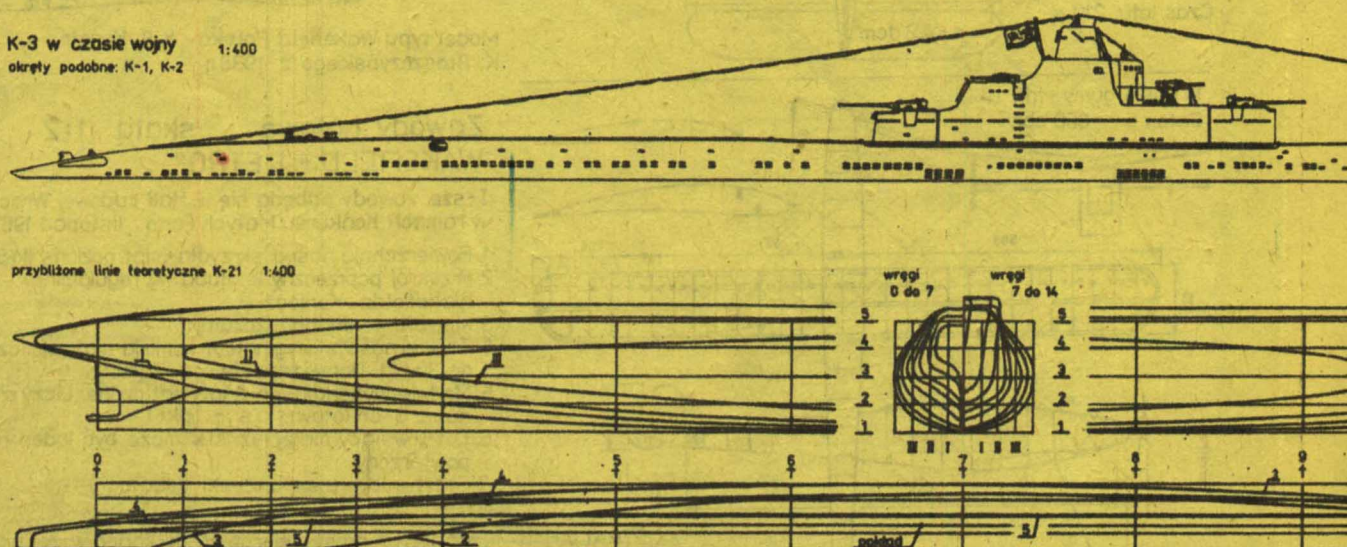
Zgłoszenia proszę kierować do końca września 1987r.
na adres: JERZY KACZOREK
ul. Solskiego 13a. m.2, 52401 WROCLAW SP-15

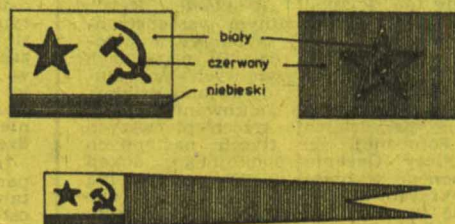
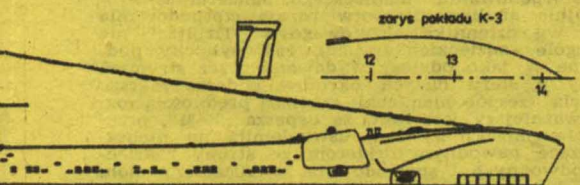
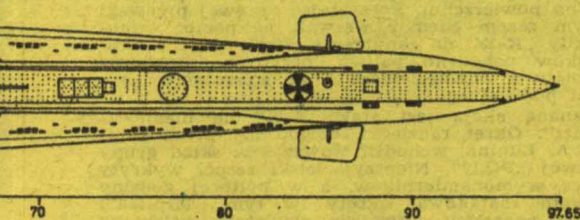
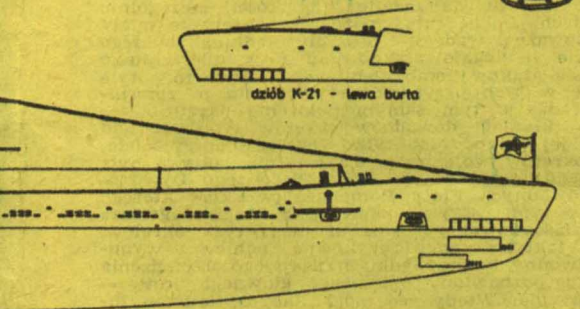
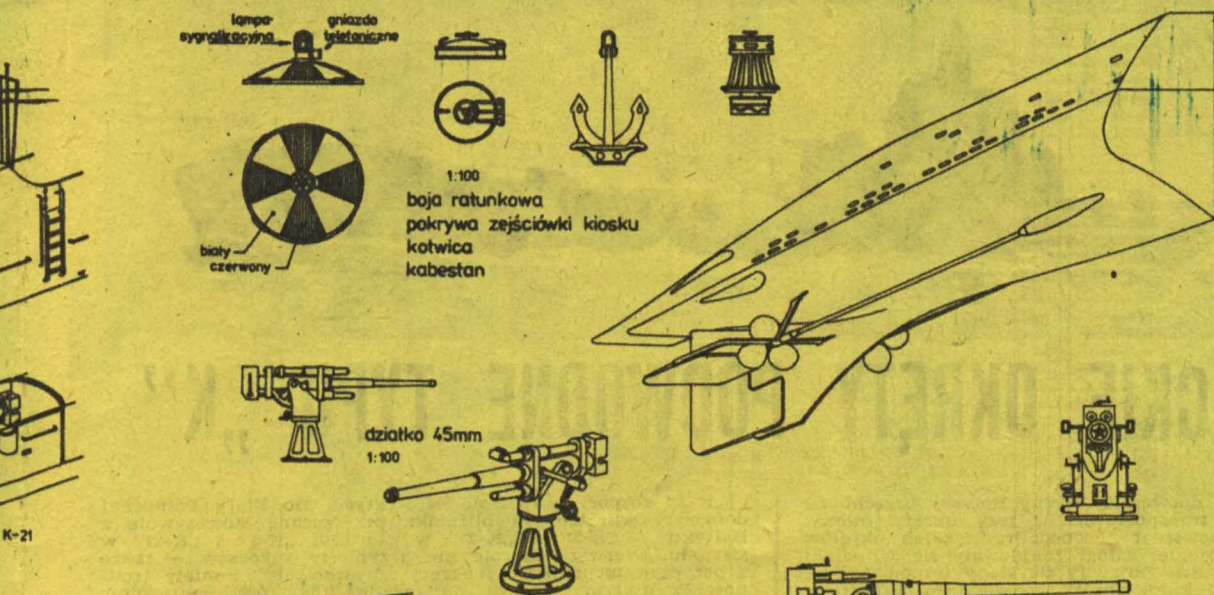


K-21 po 1945 roku
okręty podobne: K-22, K-23



K-3 w czasie wojny
okręty podobne: K-1, K-2





okrety typu „K” (XIV seria)
 zbudowane w Leningradzie w latach 1936 - 1945

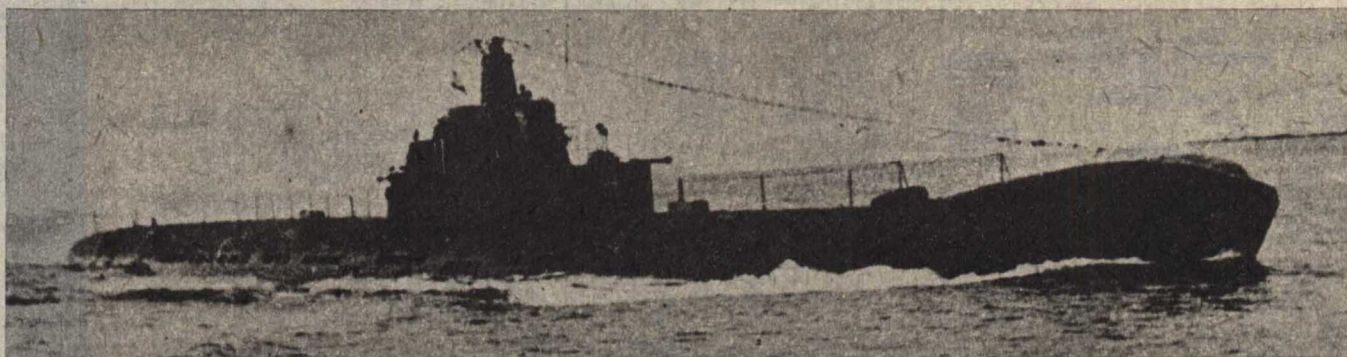
wyporność standardowa:	1465 t
wyporność pełna:	1720 t
wyporność pod wodą:	2095 t
długość całkowita:	97,65 m
szerokość:	7,41 m
zanurzenie:	4,51 m
silniki spalinowe:	8400 + 800 KM = 21,1 w.
silniki elektryczne:	2400 KM = 10,3 w.
zasięg działania:	14 040 Mm przy 9 w.
	50 dni
głębokość działania:	80 m
uzbrojenie:	2 działo 100mm
	2 działka 45mm plot.
	2 lub 3 - 762 mm k.m.
	10 wyrzutni 533mm i 24 torpedy
	20 min
załoga:	10 oficerów + 50 marynarzy

Radzieckie okręty podwodne typu „K”

podziałka: 1:400, 1:200, 1:100
 arkusz 1/1

Gdynia, 1987

opracował i kreślił:
 Marek Twardowski
 © Twardowski



RADZIECKIE OKRĘTY PODWODNE TYPU „K”

W grudniu 1941 obok norweskiej wyspy Rolvsøy przechodził niemiecki konwój — transportowiec i trzy okręty osłony. Wywiad niemiecki zapowiadał obecność radzieckich okrętów podwodnych w tym rejonie; załogi znajdowały się w pełnej gotowości. Nagle na wodzie pojawiły się ślady torped, zaś na powierzchni wyskoczył kiosk okrętu podwodnego. Eskortowce przystąpiły do kontrataku. Przez dwie godziny bomby głębinowe wybuchały w pobliżu okrętu podwodnego, którego pozycję łatwo było ustalić — z jego uszkodzonych zbiorników wyciekało paliwo. Niemieckie okręty szykowały się już do zadania ostatecznego ciosu, gdy nagle na powierzchni znów pojawił się kiosk okrętu podwodnego i po minucie Niemcy znaleźli się pod ostrzałem. Po dalszych trzech minutach pomocniczy eskortowiec „UJ-1708” rozerwany został eksplozją, gdy jeden z pocisków trafił w jego bomby głębinowe.

Tak rozpoczął swą działalność radziecki okręt podwodny „K-3” — jeden z dziesięciu tego typu, walczących w latach 1941–45 w Arktyce i na Bałtyku.

Zaprojektowano je w latach 1934–36, a 27 grudnia 1936 w leningradzkiej stoczni im. A. Marti położono stępki pod pierwsze dwa okręty tego typu. Budowa ich trwała ponad trzy lata — weszły do służby 26 maja 1940 pod nazwami „K-1”. W tym czasie w budowie znajdowały się dalsze okręty tego typu — „K-3”, „K-21” do „K-23” i „K-51” do „K-56”. Były to podwodne krążowniki, o bardzo silnym wszechstronnym uzbrojeniu (o czym później) i dużej szybkości w położeniu nawodnym. Przeznaczone były do działań na liniach komunikacyjnych przeciwnika, z dala od własnych baz. Duża prędkość pozwalała na szybkie przejście do rejonu działań, zaś silna artyleria dawała im duże szanse atakowania w stanie wynurzenia. Planowano przydzielenie trzech pierwszych okrętów serii do Floty Północnej, zaś trzech następnych („K-21” do „K-23”) do Floty Oceanu Spokojnego, dokąd przejść miały wzdłuż północnego wybrzeża ZSRR, tzw. Wielką Drogą Północną. Wojna pokrzyżowała te plany. Walczyły one w Arktyce; wszystkie sześć przeszło tam przez Kanał Białomorski. Cztery pozostałe, ukończone w czasie wojny, walczyły na Bałtyku i do Arktyki przeszły dopiero w 1948 roku. Jeden — „K-55” — ukończono w 1945, już po wojnie, natomiast ostatni — „K-54” — pozostał nieukończony.

Nowe okręty miały dwa kadłuby i podzielone były na siedem przedziałów; w kadłubie lekkim umieszczono zbiorniki paliwa i balastowe; przy konstrukcji szeroko użyto spawania. Napęd zapewniały lekkie, dwutaktowe, nawrotne silniki spalinowe typu „9DKR” o mocy 4200 KM każdy, połączone silnikami elektrycznymi poprzez sprzęgła hydrauliczne. Dodatkowo na okrętach ustawiono silniki „38K-8” o mocy 800 KM dla ładowania baterii i marszu z prędkością krążowniczą. Baterie akumulatorów — dwie, po 60 ogniw każda — miały pojemność 6000 Ah przy natężeniu 3000 A.

Podstawowym uzbrojeniem okrętów typu „K” były torpedy typu „53-38” kalibru 533,4 mm. Dziesięć z nich znajdowało się w wyrzutniach (sześciu wewnętrznych na dziobie, dwu wewnętrznych na rufie i dwu zewnętrznych, też na rufie), a czternaście torped zapasowych umieszczono w pierwszym przedziale. Artyleria, składająca się z dwóch dział 100 mm typu „B-24” i dwóch działek 45 mm typu „21K”, rozmieszczona była na końcach kiosku. W skład wyposażenia wchodziły też dwa lub trzy przenośne karabiny maszynowe typu „M-1”. Podwodne krążowniki zaopatrzone były też w 20 mln typu „EP”, zaprojektowanych specjalnie dla tego typu. Umieszczone były w zbiorniku pod centralą dowodzenia, a więc inaczej niż na wcześniejszych radzieckich podwodnych stawiaczach min, na których miny były stawiane z rufy. Jakkolwiek okręty typu „K” przeprowadziły w czasie wojny 23 operacje minowe, urządzenie do stawiania min okazało się mało udane, ulegało częstym awariom, co poważnie utrudniało (niekiedy uniemożliwiało) minowanie, zagrażając jednocześnie bezpieczeństwu okrętu. W 1944 zdecydowano się zdjąć miny z tych okrętów, natomiast zbiorniki przerobiono na paliwo balastowe. Uzupelnieniem było wyposażenie elektroniczne: 2 nadajniki i 2 odbiorniki radiowe, radionamierniki i szumonamierniki typu „Mars-16”. Poczynając od 1943 szumonamierniki zaczęto zastępować ultradźwiękowymi hydrolokatorami typu „Drakon-129”. Kilka okrętów tego typu otrzymało angielskie radary typu „291W”.

Działania bojowe rozpoczęły okręty typu „K” dopiero na przełomie lipca i sierpnia 1941: „K-3” na Bałtyku wysłany został pod Bornholm dla postawienia tam min (operacja nie została przeprowadzona z przyczyn technicznych), zaś „K-1”

i „K-2” rozpoczęły patrole w Arktyce. Do Floty Północnej dołączyły wkrótce ich bliźniaki, przerzucane sukcesywnie z Bałtyku — „K-21” i „K-23” w czerwcu, „K-3” i „K-22” w sierpniu. Pierwsze patrole nie przyniosły sukcesów — także z przyczyn technicznych: okręty „myszowały” i miały trudności z utrzymaniem się na zadanej głębokości, szczególnie na płytkich wodach. Dodać tutaj można, że okręty te miały jeszcze jedną poważną wadę — poszycie kadłuba lekkiego było zbyt cienkie i ulegało uszkodzeniu przy uderzeniu o dno bądź w czasie ataków bomb głębinowych. Było to o tyle niebezpieczne, że w tych przypadkach wyciekało ze zbiorników paliwo; zdradzając tym samym położenie okrętu.

Silna artyleria skłaniała dowódców okrętów typu „K” do zwalczania przy jej pomocy nie tylko żeglugi nieprzyjaciela, ale też i jego okrętów wojennych. Ta ostatnia taktyka była szczególnie propagowana przez dowódcę Pierwszego Dywizjonu Okrętów Podwodnych Floty Północnej (w skład którego wchodziły okręty typu „K”) — kapitana 2 rangi Magometę I. Gadżijewa, zafascynowanego silną artylerią tych okrętów. Była to jednak taktyka nader ryzykowna, ponieważ wynurzony okręt podwodny w przypadku najbliższego uszkodzenia kadłuba mocnego, pozbawiony był swego głównego atutu — możliwości zanurzenia. Wtedy zaś mógł stać się łatwym łupem przeciwnika. Dowodem tego był los innego okrętu tego typu — „K-23”. W sytuacji identycznej jak „K-3” wynurzył się i ostrzelał swą artylerią eskortowce przeciwnika, po czym zaczął uchodzić na powierzchnię, korzystając ze swej przewagi w szybkości. Tym razem Niemcy wezwali na pomoc samoloty, które zmusiły „K-23” do zanurzenia. Ponieważ z uszkodzonych zbiorników uchodziło paliwo, przybyłe eskortowce nie miały kłopotów z odnalezieniem i ze zniszczeniem radzieckiego okrętu podwodnego.

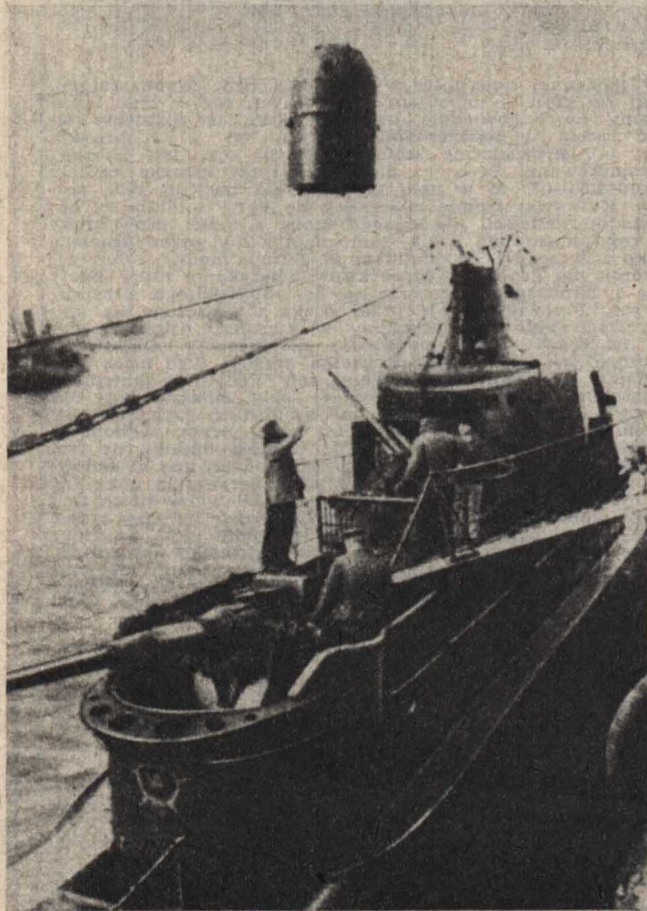
Inną bardzo znaną akcją jest atak „K-21” na niemiecki pancernik „Tirpitz”. Okręt radziecki, dowodzony przez kapitana 3 rangi N. A. Łunina, wchodził wówczas w skład grupy osłaniającej konwój „PQ.17”. Nieprzyjacielski zespół wykryty został za pomocą szumonamierników, a w półtorej godziny później kpt. Łunin zaatakował okręty (w tym „Tirpitz”) salwą 4 torped z aparatów rufowych. Po ataku usłyszano szereg wybuchów i w godzinę potem „K-21” zameldował przez radio o storpedowaniu niemieckiego pancernika. Przewadzone po wojnie analizy nie potwierdzają storpedowania pancernika (np. wg dziennika okrętowego z „Tirpitz” nie zauważono w ogóle radzieckich torped), zaś wybuchy podwodne tłumaczone są jako odgłosy wydawane przez strumień wody uderzający o stery dużych okrętów podczas marszu z dużą prędkością (zespół niemiecki szedł z prędkością ok. 24 węzłów). Najważniejszy jest fakt, że depesza „K-21”, przechwycona przez niemiecki wywiad, uświadomiła im niebezpieczeństwo grożące nawodnym rajderom ze strony radzieckich okrętów podwodnych i spowodowała zawrócenie zespołu niemieckiego do bazy.

W czasie wojny okręty podwodne typu „K” odbyły 63 patrole (w tym operacje minowe), postawiły 375 min, zatopiły lub uszkodziły (wg danych radzieckich) 53 statki i okręty przeciwnika; dalszych 17 jednostek zginęło lub zostało uszkodzonych na minach postawionych przez „Katusze”, jak nazywano opisane tutaj okręty. Ich zasługi zostały ocenione wysoko. „K-21” i „K-52” zostały odznaczone Orderem Czerwonego Sztandaru, natomiast „K-22” została zaliczona w skład jednostek gwardyjskich. Pięć okrętów tego typu zginęło, prawdopodobnie w większości na minach.

Po wojnie bałtyckie „Katusze” przeszły do Arktyki — wokół Norwegii. Później dwa z nich powróciły na Bałtyk („K-51” w 1949, „K-52” w 1956); wszystkie zostały przemianowane, otrzymując nowe numery poprzedzone literą „B” (Bolszaja = duża, tj. duży okręt podwodny). Wypełniały zadania szkolne i zostały wycofane ze służby w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Wyjątkami były „K-21” i „K-52”, które przekształcono w poligony do szkolenia grup awaryjno-ratunkowych. Później na „K-21” urządzono małe muzeum tradycji broni podwodnej Floty Północnej, a od 1983 okręt ten stał się filią muzeum Floty Północnej i ustawiono go w Siewieromorsku.

Uwagi do rysunku:

Rysunek, który przedstawiamy Czytelnikom, opracowany został częściowo na podstawie planów zamieszczonych w „Modelist-Konstruktor” 7/1981. W porównaniu z nimi jest jednak



znacznie zmieniony: inne położenie kiosku, zmienione rozmieszczenie otworów w kadłubie lekkim, inny wygląd dział 100 mm, lekki wznios pokładu za kioskiem (ponad przedziałem silników spalinowych), rekonstrukcja sylwetki „K-3”, itd. Zmiany te opracowane zostały na podstawie materiału fotograficznego. Autor będzie głęboko wdzięczny Czytelnikom za wszelkie informacje, które mogą pomóc w rozszerzeniu prezentowanego rysunku, szczególnie o wygląd okrętów walczących na Bałtyku.

Malowanie okrętów:

W czasie pokoju burty i kiosk malowane były farbą szarą z lekkim odcieniem niebieskim. Pokłady — ciemnoszare. Detale — wg informacji na rysunku lub zgodnie z praktyką okrętową. Część podwodna kadłuba — zielona; należy pamiętać, że kolory zielony i szary rozdzielone są w rejonie linii wodnej wąskim, białym paskiem.

Podczas wojny okręty pomalowane były całe (zarówno burty jak i pokład) farbą ciemnozieloną, prawie czarną. Część podwodna — prawdopodobnie bez zmian.

Okręty stacjonujące w Leningradzie w czasie wojny mogły być podczas zimy pomalowane na białe.

MAREK TWARDOWSKI

V OGÓLNOPOLSKI KONKURS KARTONOWYCH MODELI REDUKCYJNYCH

„Spółdzielczy Dom Kultury „Korelat-2” Spółdzielni Mieszkaniowej „Zacisze” w Oleśnicy oraz Klub Modelarstwa Redukcyjnego organizuje w dniach 21–22.11.1987 r. V Ogólnopolski Konkurs Kartonowych Modeli Redukcyjnych. W konkursie mogą wziąć udział modelarze indywidualni, kluby i modelarnie. Konkurs obejmuje kartonowe modele redukcyjne wszelkiego sprzętu latającego, kołowego i pływającego wykonane od podstaw lub z oryginalnych wycinanek polskich lub zagranicznych (z ewentualnymi przeróbkami). Jeden modelarz może wystawić jeden model. Konkurs będzie przeprowadzony w trzech grupach wiekowych: do 12 lat, 12–16 lat, powyżej 16 lat z uwzględnieniem klas modeli (samoloty, pojazdy, okręty i statki oraz żaglowce).

Zgłoszenia przyjmowane będą do 30 października 1987 r. na adres:

Spółdzielczy Dom Kultury „Korelat-2”
56-400 Oleśnica, ul. Kochanowskiego 5
z dopiskiem „Konkurs Modeli Kartonowych”

Dla zainteresowanych osób, modelarni i klubów organizator prześle szczegółowe informacje wraz z regulaminem.”

BUDAPESZT – MOSKWA – WARSZAWA

Pod takim tytułem rozegrane zostały w Warszawie w dniach 18–19 lipca 1987 r. międzynarodowe zawody modeli pływających klas FSR. Był to rezultat kontynuacji wzajemnej wymiany doświadczeń sportowych między bratnimi organizacjami stolic państw socjalistycznych, która jest od dawna prowadzona w różnych dyscyplinach sportów techniczno-obronnych.

Zawody rozegrano przy dobrej pogodzie na znanym akwenie w Parku Szczyliwskim, który bardzo dobrze nadaje się do rozgrywania tego rodzaju imprez (dobry długi pomost, czysta woda, wysokie brzozy osłaniające powierzchnię przed zbyt dużym sfałowaniem).

Organizacja zawodów pod kierownictwem ppłk. mgr. Edwarda Szybowskiego wzorowa. Atmosfera imprezy bez zarzutu, co należy też przypisać sprawnie działającej Komisji Sędziowskiej. Każda ekipa wystawiła po 8 zawodników. Jeden zawodnik mógł startować z dwoma modelami różnych klas. I miejsce zespołowo zdobyła ekipa Moskwy z ilością 73 pkt. przed Budapesztem 66 pkt. i Warszawą 55 pkt. W punktacji indywidualnej najlepszymi okazali się:

— w klasie FSR-3,5 juniorów: 1. W. Paczkoria — Moskwa, 2. N. Szanasi — Budapeszt, 3. A. Siwiński — Warszawa, — w klasie FSR-3,5 seniorów: 1. B. Sorokin — Moskwa, 2. V. Kudlik — Budapeszt, 3. J. Kolesnikow — Moskwa, — w klasie FSR-6,5 open: 1. K. Siwiński — Warszawa, 2. P. Hajdusz — Budapeszt, 3. K. Żółkowski — Moskwa, — w klasie FSR-15 open: 1. W. Sorokin — Moskwa, 2. E. Szanasi — Budapeszt, 3. M. Wójcik — Warszawa.

J M

Dokończenie ze str. 10

Zestawienie materiałów

Nr	Nazwa	Materiał
1–6	Wręgi kadłuba	3 mm Deska balsowa średn.
7	Dźwigar steru kier.	3 mm Deska balsowa tward.
8–13	Elementy steru kier.	2 mm Deska balsowa średn.
14	Podwozie	1 mm Drut stal. — balsa
15	Kółka podwozia	40 mm średn. × 8 mm Balsa lamelowana
16	Baldachim skrzydła	1 mm Drut stal. — balsa
17	Łoże skrzydła	3 × 3 mm Bambus ew. sosna
18	Bolce skrzydłowe	3 × 3 mm Bambus ew. sosna
19	Bolce skrzydłowe	3 × 3 mm Bambus ew. sosna
20	Płozą ogonową	1 mm Drut stalowy
21	Owiewki kabiny	0,3 mm Astralon — plexi
22	Oprofilowanie przodu	45 × 50 × 50 mm Balsa twarda
23	Podkładka skrzydła	8 × 8 × 35 mm Balsa twarda
24	Krawędź natarcia	4 × 4 mm Balsa twarda ewent. 3 × 3 mm
25	Dźwigar skrzydła	4 × 13 mm Balsa twarda
26	Krawędź spływu skrzydła	6 × 16 mm Balsa twarda
27	Srodek kr. skrzydła	8 × 16 mm Balsa twarda
28	Srodek kr. skrzydła	8 × 16 mm Balsa twarda
29	Wzmocnienia śr. skrzydła	2 mm grub. Balsa twarda
30–34	Profile wg planu	2 mm grub. Balsa średnia
25–36	Nakładki wzniosu	9,6–0,8 mm Sklejka lotnicza

Bez numeracji — listwy wzdłużne kadłuba — twarda balsa o przekroju 3 × 3 mm, papier japoński, cellon, lakiery nitrocelulozowe kolorowe, silnik (np. OTM — 0,8 cm³), zbiorniczek paliwa, guma modelarska taśmowa do montażu skrzydeł i steru kierunkowego, cyna do lutowania, drut miedziowy do wzmocnienia lutowań podwozia i baldachimu skrzydła przedniego, śrubki M2 do mocowania silnika (z nakrętkami i podkładkami).

Do pokrycia kadłuba — deseczki z lekkiej balsy 2 mm grubości.



POLSKIE OKRETY *Marek Soroka* WOJENNE 1945-1980

Biblioteka „Morza” — wielce ceniona m. in. przez modelarzy okrętowych seria wydawnicza Wydawnictwa Morskiego — wzbogaciła się ostatnio o efektowną pozycję półtłumaczącą: „Polskie okręty wojenne 1945—1980”, autorstwa Marka Soroki. Ten znany również z naszych łamów dziennikarz i grafik-marynistę zawarł w książce rezultaty swych wieloletnich badań nad powojennymi dziejami sił morskich Rzeczypospolitej. Tekst stanowi nowatorską próbę usystematyzowania dostępnych danych taktyczno-technicznych oraz dotyczących przebiegu służby wszystkich okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia, eksploatowanych w 35-lecie Marynarki Wojennej PRL. Ilustracje ukazują zaś szczegóły konstrukcji i wyposażenia prawie każdej z opisanych jednostek, będąc prawdziwą skarbnicą wskazówek dla modelarzy, a dla tych spośród nich, którzy pracują w mikroskali — w zasadzie kompletnym materiałem źródłowym.

Uzasadnieniem zwrotu „w zasadzie” jest fakt, że porównawczo równorzędnie z tekstem część ilustracyjną książki obejmuje — poza zdjęciami — rysunki okrętów, które zostały wykonane w stylu odbiegającym od typowego dla wydawnictw modelarskich. Koncepcja katalogu floty zakłada szerszy krąg odbiorców. Wspomniany styl, uznawany za specjalność autora, wywołuje wrażenie trójwymiarowego odwzorowania brzozy — w tym przypadku okrętu. Plastyczne ukazanie kadłuba podpowiada doświadczonemu modelarzowi kształty linii teoretycznych, operowanie światłocieniem w dwóch rzutach ujawnia rozwiązania nadbudówek, masztów, urządzeń pokładowych...

Jak się rzekło, rysunki okrętów (dużych w skali 1:500, małych — 1:1250, wszystkich w zestawie sylwetek — 1:750) mogą być wspólnie z fotografiami średnioformatowymi wystarczające dla mikromodelarzy. Zapewne zadowolą także wykonawców większych modeli blokowych, bo redukcje wymagają przekrojów, osobno wykresionych detali — i to w sporym formacie. Jednakże, zanim opublikowane będą kompletne dokumentacje modelarskie okrętów Marynarki Wojennej PRL (dotychczas ukazywały się plany nieliczne), gorąco namawiamy i specjalistów od redukcji do uważnego przestudiowania recenzowanej książki. Dobrane do niej rysunki i zdję-

cia, obrazując w sumie 35-letni rozwój naszej floty wojennej, serwują zarazem mnogość szczegółów — jakże istotnych przecież „amaczków” modelarskich.

Ogromna precyzja, z jaką narysowane są owe szczegóły, została wprawdzie nieco osłabiona za sprawą znanego stanu rodzimej poligrafii, ale i tak wywiera silne wrażenie. Potwierdzeniem roli, jaką odgrywa tu jakość papieru, są znakomicie wydrukowane ilustracje po obu stronach okładki. Reprodukujemy je przy omówieniu książki również dlatego, że przy walo-rach plastycznych stanowią trafny symbol jej zawartości: o trzech generacjach okrętów — wszystko: od dziobu po rufę!

O trzech pokoleniach... Autor wykazał bowiem, że w omawianym okresie trzykrotnie — generalnie rzecz biorąc — zmieniły się typy okrętów poszczególnych klas. Ich nazwom odpowiadają tytuły rozdziałów: niszczy-ciele, okręty podwodne, kutry torpedowe i rakietowe, ścigacze okrętów podwodnych i dozorowce, trałowce bazowe i re-dowe, kutry trałowe, okręty desantowe, kutry desantowe, okręty hydrograficzne, kutry i motorówki hydrograficzne, okręty szkolne, okręty ratownicze, okręty patrolowe, kutry i motorówki patrolowe. Radzimy przewertować te rozdziały — równie wnikliwie, jak część ilustracyjną. Wszak wiadomo, że zbudowanie modelu poparte wiedzą o jego pierwowzorze — to dopiero modelarstwo w całym tego słowa znaczeniu!

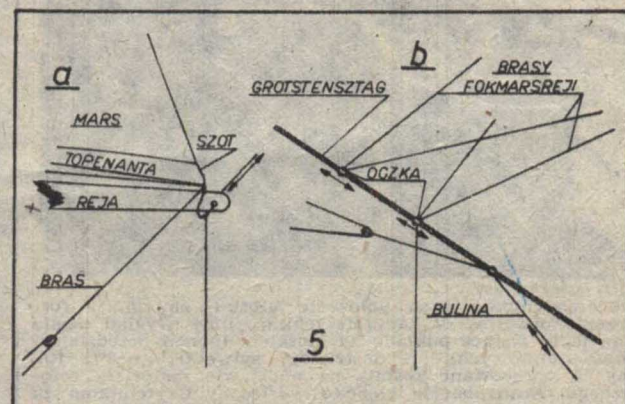
Marek Soroka — Polskie okręty wojenne 1945—1980. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988. Format 20,5 x 19,5 cm, objętość 200 str. Nakład 60 000 egz. Cena 420 zł.

Zdjęcia: St. Syndoman



dokończenie z nr 8/87

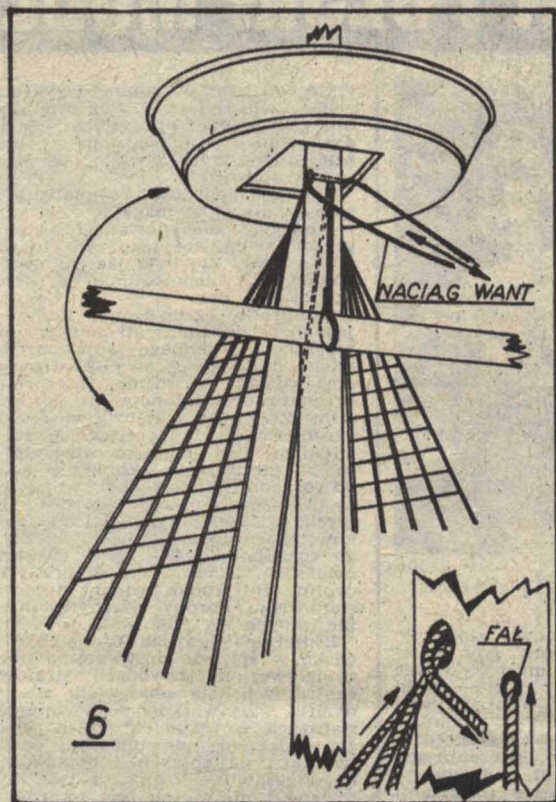
W następnej kolejności wykonujemy liny zwane szotami. Nitki rei górnych mocujemy do dolnych rogów żagli i nacinaamy na odpowiednią długość. Linkę tę będziemy łączyć razem z topenantami dolnych rei i ich bramsami (rys. 5a). Prowadzenie szotów dolnych żagli jest bardziej skomplikowane. Będą to najdłuższe nitki naszego modelu (około 1,50—1,70 m w celu umożliwienia naciągania tych szotów). Końcówki szotów mocujemy do burt kadłuba w odpowiednim miejscu dla danego szota. Z kolei prowadzimy do rogu halsowego żagla, tam przetykamy przez druciane oczko i wracamy do kadłuba. W burtce modelu wiercimy otworek dla grotszota, przez który przetykamy nitkę. Szoty foka i blindzaga mocowane są na kołkownicach przyburtowych. Przewlekamy je przez oczka umieszczone na kołkownicach rys. 8 i naciągamy w kierunku dziobu mocując na gwoździkach podstawki montażowej. Objaśniam, dlaczego jest konieczna tak wielka długość tych nitek. Zakładamy, że mamy umieszczony cały kadłub w butelce z wyjątkiem części nr V noszącej całe omasztowanie. W związku z tym szoty zamocowane na burtach części III i IV wychodzą z butelki i przechodzą przez oczka w dolnych rogach żagli. Z kolei powrócą do wnętrza butelki, by tam przejść przez oczka w kołkownicach burtowych i ponownie wyjść z butelki. Mocowanie szota bezanżagla pokazano na rysunku 8. Z dolnych rogów żagli odchodzą także liny zwane halsami. Halsy grotżagla prowadzimy do burt i tam przetykamy przez knagi, kierując następnie nitki w stronę dziobu — do gwoździków wbitych w podstawki montażowe. Halsy fokżagla prowadzimy pod galleonem przez specjalne otwory i przetykamy przez knagi umieszczone przy burtach nadbudowy dziobowej. Naciągamy je w stronę dziobu. Przebieg halsu bezanżagla pokazano na rys. 8.



Bardzo ważnymi nitkami są liny brasoów, za ich pomocą będziemy ustalać kąty położenia rei w stosunku do masztu. Brasy grotrei zaczepiamy na stałe do burt kadłuba. Jedną z dwu nitek w miejscu schodzenia do złocza obcinamy i sklejamy z nitkami dłuższymi. Z kolei te nitki przetykamy przez otwory wywiercone w nokach grotrei. Nitki topenant i szotów mocno sklejamy z nitkami brasoów. Z otworów rei mają wychodzić tylko pojedyncze nitki. Mechanizm działania polega na tym, że pociągając nitki brasoów — napinamy liny brasoów, topenant i szotów marsa (rys. 5a). Brasy fokrei bieg swój rozpoczynają od pacholców przyburtowych (mocowane są na stałe), następnie przechodzą przez druciane oczka zamocowane na grotstęgu. Dalsze wykonanie brasoów fokrei jest identyczne z bramsami grotrei. Brasy blindrei wykonane są w inny sposób. Końce na stałe mocujemy do rei, następnie przetykamy przez oczko zamocowane na fokstęgu (rys. 4). Stąd biegna one do oczka umieszczonego na bukszprycie i dalej do kołkownicy. Muszą mieć możliwość suwania się po kołkownicy. Od kołkownicy napinamy je ciągnąc wolne końce nitek w kierunku dziobu. Inaczej są skonstruowane brasy fokmarsrei. Zamocowane na stałe do noków, idą do oczek umieszczonych na grotstęgu. Tam są zamocowane na stałe. Oczka muszą mieć możliwość suwania się po szęgu. W miarę pochylania masztów popuszczamy linkę szęgu. Oczka natomiast opuszczamy w dół. W butelce, podczas napinania szęgu, oczka z bramsami podciągamy do góry, do momentu ich właściwego naprężenia (rys. 5b). Brasy grotmarsrei zamocowane są na stałe do noków i bezanmasztu. Bieg brasoów od bezanmasztu idzie w kierunku want, na których muszą być zamocowane oczka. Brasy przechodzą następnie przez oczka w kołkownicach przyburtowych (rys. 8). Taki wariant wykonania brasoów jest spowodowany tym, że swój bieg rozpoczynają od masztu umieszczonego w segmencie kadłuba nr V i biegna do burt części III i IV.

Wykonując olinowanie naszego „butelkowego” modelu nie możemy pominąć lin tzw. bulin. Opisz je kolejno. Buliny grotmarszaga, po wielokrotnym łączeniu się, przechodzą w jedną nitkę dla jednego liku żagla. Nitki bulin przetykamy przez oczko umocowane na grotstęgu, następnie przez oczka umieszczone na wantach, ciągniemy w dół do kołkownicy i naciągamy je w stronę dziobu (rys. 5b, 3). Buliny fokmarszaga biegna prawie identycznie, z tą różnicą, że idą do oczka zamocowanego na fokstęgu do bukszprytu i przechodzą przez otworek w nim nawiercony. Naciągamy je w stronę dziobu i mocujemy ich końce na gwoździkach wbitych do podstawki montażowej. Buliny foka prowadzimy bezpośrednio do bukszprytu i łączymy na stałe

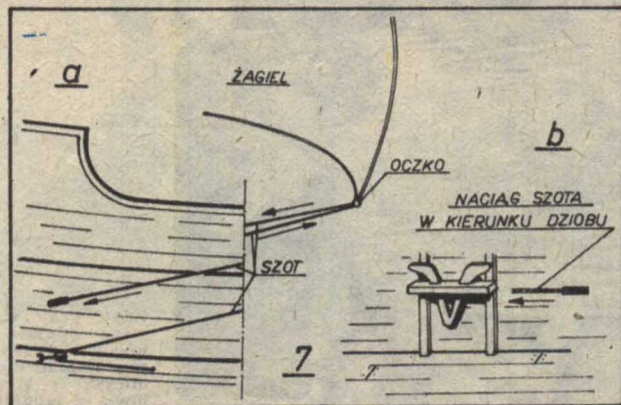
MODELARSTWO „BUTELKOWE” DLA ZAAWANSOWANYCH



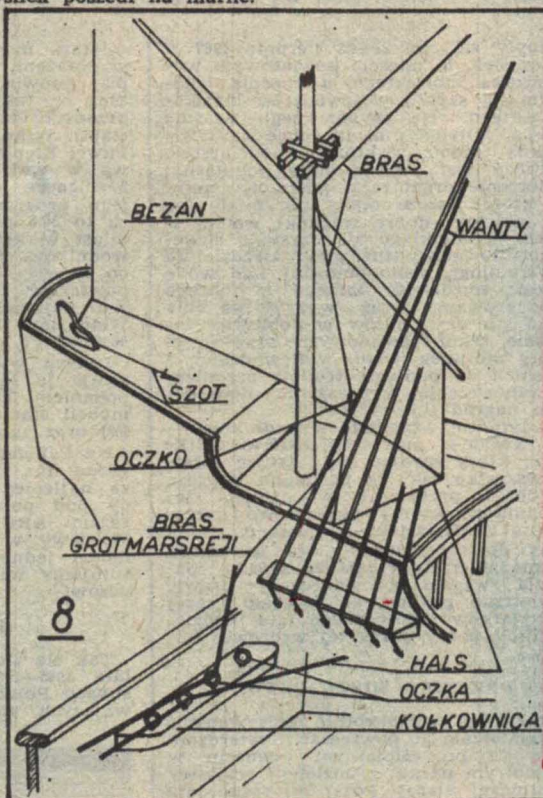
z bulinami fokmarsla. Cztery nitki łączone są w jedną (rys. 3, 4). Bieg bulin grotzagli jest identyczny (rys. 3, 4). Gejtawy marsów łączymy razem z nitkami fałów. Podczas podnoszenia rel dolnych i napinania fałów automatycznie będziemy naciągać nitki gejtaw. Przy modelu w miarę możliwości należy wykonać gordingi i inne nitki olinowania ruchomego.

Opisany powyżej system lin i technologia ich wykonania są bardzo skomplikowane. W trakcie pracy należy starać się zrozumieć, co się będzie działo z poszczególnymi linkami podczas składania i rozkładania omasztowania i ozaglowania. Pewne nitki będą potrzebowały zwiększenia swych długości. Należy im to zapewnić. Do tego celu służą między innymi oczka druciane.

Wykonanie modelu na zewnątrz butelki to dopiero połowa sukcesu. Przystępujemy do składania modelu. Luźujemy wszystkie nitki umocowane do podstawki montażowej, próbujemy popychać i pochylać maszt do tyłu oraz sprawdzać reje do położenia zgodnego z osiami masztów. Bacznie obserwujemy wszystkie nitki. Właściwe oczka na sztagach popuszczamy do dołu. Najmniejszy nawet opór będzie świadczył o tym, że któraś z nitek nie posuwa się swobodnie i należy ją odszukać oraz zluźnić. W przypadku pozytywnej próby położenia omasztowania i ozaglowania, całość ponownie stawiamy — bez naciągu. Model odkręcamy od podstawki montażowej i rozkładamy na części. Do wewnątrz butelki wkładamy podstawkę, może to być zwykła podstawka lub kratownica (taką wykonałem na wzór gretingu i umieściłem w butelce). Sposób umieszczenia jej w butelce jest trudny. Do butelki wsuwamy dwie części dna kadłuba — segmenty nr I i II. Sklejamy je z sobą mocno i przytwierdzamy do szkła butelki. Na tę czynność należy



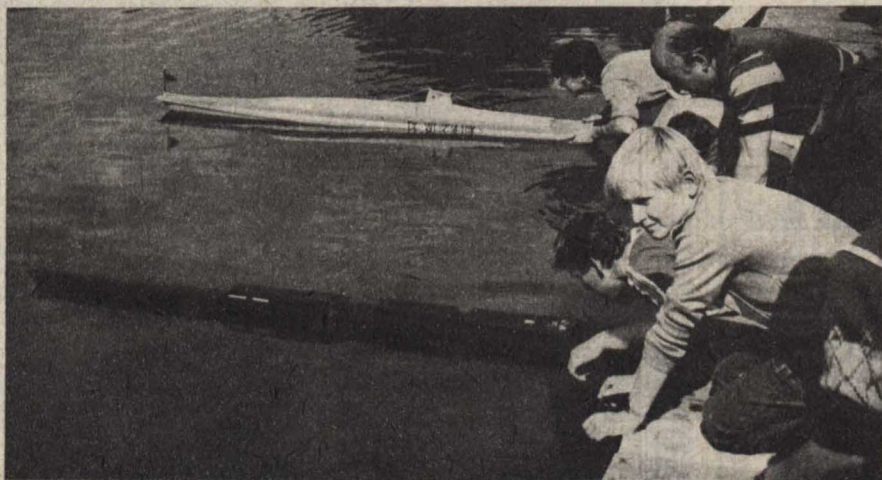
zwrócić uwagę, ponieważ podczas podnoszenia masztów i napinania linek olinowania, nitki w dużym stopniu działają w kierunku odrywania kadłuba od podłoża. Do butelki wkładamy kolejno części III, IV i VI. W tej chwili z butelki wychodzi nam wiele nitek. Podczas wsuwania do butelki części nr V podciągamy wszystkie nitki tak, aby nie skiełbiły się we wnętrzu butelki. Szoty naciągamy w szczególności. Wykonują one pracę trzykrotnego przesuwania się. Centymetr po centymetrze część nr V wraz z omasztowaniem wsuwamy do wnętrza butelki i podciągamy nitki. Oznaczenie wcześniej nitek odpowiednimi kolorami — w formie szyfru (np. żółty, biały i zielony dla szota grotzagli) pozwala nam operować właściwą nitką. W momencie wsuwania części V do wnętrza butelki, zbliżenie jej do miejsca zamocowania jest najtrudniejszym momentem w naszej pracy. Mnogość nitek może się poplątać. Przed wsunięciem tej części w kadłub należy przesiedzieć wzrokowo przebieg wszystkich nitek. Może się zdarzyć, że któraś z nich przeszła na złą stronę kadłuba, zaczęła za coś lub zaczęła podczas jej napinania. Upewniwszy się, że wszystko jest dobrze ułożone i poprawiwszy haczykiem pewne nitki, wkładamy część nr V w kadłub. Od razu staramy się naciągnąć sztagi, wanty i brasy. Chodzi tutaj o to, aby jak najprędzej sprawdzić poprawność ułożenia się nitek. Może się zdarzyć, że któraś z nitek zaplątała się lub została przyduszona i zachodzi konieczność natychmiastowego odklejenia części V i usunięcia błędu. W przypadku, gdy wszystko dobrze pa-suje, czekamy pewien czas, aż część nr V dobrze zespoli się z pozostałą częścią kadłuba. Najlepiej jedną dobę. Tutaj przyznam się, że praca ta bardzo wyczerpuje; swój model „Golden Hind” loko-wałem w butelce trzy dni. Wszystko trzeba wykonać bardzo starannie i należy przemyśleć każde swoje posunięcie, aby nie okazało się na końcu, że nasz wysiłek poszedł na marne.



Następnie naciągamy sztagi i wanty. W przypadku przeciwnego ustawienia masztów, bo teraz tylko one nas interesują, zalewamy kropelką kleju otwórki, przez które przechodzą te nitki. Po mocnym związaniu kleju przystępujemy do dalszej pracy. Obcinamy nitki przy masztach i buksprycie. W sumie odpadnie nam 11 nitek. Teraz będziemy mogli łatwiej operować pozostałymi. Podnosimy do góry grotreję i fokreję, naciągamy fały i gordingi. Następnie pociągamy nitki napinające brasy, szoty i topenanty grotrei i fokrei. Naciągamy brasy pozostałych rel. Z kolei regulujemy naciąg szotów i halsów dolnych żagli. Napinamy nitki bulin i pozostałe. Nitki mocowane do kołkownicy i knag, „zalewamy” w odpowiednich miejscach kropelkami kleju. Do obcinania wszystkich nitek nie używamy zwykłych noży-czek, ale specjalnych nożyków. Z drutu wyginamy odpowiednie kształtów ramiona, osobno dla lewej i prawej burty i mocujemy na końcu kawałeczek żyłki. Obcinanie przyklejonych do kadłuba nitek jest pracą trudną. Należy bardzo precyzyjnie operować podczas obcinania odpowied-niej nitki, uważając na to, aby nie uciąć przypadkowo są-siedniej, o co jest bardzo łatwo. Poprawiamy jeszcze raz ułożenie żagli i nitek. Zakładamy flagi i proporce. Czyści-my w brudnych miejscach butelkę wewnątrz i korkujemy ją. Praca jest skończona.

CFZARY CIESIELSKI

XXXIV MISTRZOSTWA POLSKI MODELI



Startują z modelami klasy EX młodzi modelarze z Parczewa

Odbyły się one 21–23 sierpnia 1987 r. w Łosicach, b. mieście powiatowym województwa lubelskiego, a obecnie położonym na skraju województwa białsko-podlaskiego. Na wybór tego właśnie miejsca wpłynęła m. in. chęć zaktywizowania rejonu, w którym modelarstwo okrętowe jest jeszcze mało popularne; powierzenie organizacji mistrzostw miastu, które jeszcze nigdy nie miało takiej imprezy; dobre warunki wodne w postaci niewielkiego ale czystego akwenu usytuowanego tuż przy wejściu do miasta; długi, nisko położony nad wodą pomost; możliwość taniego i dobrego zakwaterowania oraz wyżywienia dla ponad stu uczestników w pobliskim internacie szkół zawodowych oraz przychylny stosunek władz wojewódzkich i miejskich do podjęcia trudów organizacji, zapewnienia wyposażenia, dodatkowych nagród itp.

Na tym tle wspaniale wypadł kierownik zawodów mjr ZBIGNIEW OSIEWICZ, który dwojąc się i trojąc załatwił wszystko tak, że ta udana impreza na długo pozostanie w pamięci jej uczestników, którzy początkowo narzekali na trudny daleki dojazd.

Gdy do tego dodamy, że w dniach trwania mistrzostw, tj. 21–23.08.br. panowała wspaniała, słoneczna, prawie bezwietrzna pogoda, co należało raczej do wyjątków tegorocznego lata, będziemy mieli pełny obraz tej wzorowej imprezy.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

Temat był wielokrotnie opisywany i nie zamierzam go powtarzać. Stwierdzam tylko, że po oficjalnym otwarciu w miejscowym parku, z udziałem orkiestry Ochotniczej Straży Pożarnej, rozpoczęto starty modeli wolnokonstrukcyjnych klasy EX, a w tym samym czasie komisja pod przewodnictwem KAZIMIERZA REISINGA z Ostroliki oceniała modele klas EH, EK i F2.

Następnego dnia odbyły się starty z dwóch niezależnych stanowisk klas EH i EK prowadzone przez KAZIMIERZA KOWALCZE z Elbląga oraz F2 przez zespół poprzednio oceniający modele za jakość wykonania.

Gdyby nie dwa protesty złożone po startach, nic nie byłoby w stanie zamącić jak najlepszej atmosfery. Okazało się jednak, że oba wynikały z nieznamośności przepisów przez zawodników i kierowników ekip. Jeden z nich oddalono (chodziło o dogrywkę w klasie EX-juniorów, gdy jeden z modeli stracił przy starcie śrubę, a drugi już nie startował zaliczając bieg walkowerem); drugiego protestu ostatecznie nie przyjęto, gdyż został złożony po 7 godzinach od zakończenia startu, a nie w regulaminowym czasie 30 min. (chodziło

o start modelu z częściowo złożonym wyposażeniem pokładowym, gdy przepisy mówią, że model musi odbywać bieg w takim stanie, w jakim został przedstawiony do oceny). W kl. F2 wystąpił tylko jeden zespół w składzie Paweł Stepień i Mariusz Woś z Blerutowa w woj. wrocławskim, prezentujący 2 ścigacze atakujące okręt podwodny i jego programowe zatopienie (otrzymali za to 86,5 pkt. i srebrny medal). Natomiast w klasie F6 wzięło udział 4 zawodników. Były to te same programy, co w 1986 r., więc nie ma potrzeby ich powtarzać. Dodamy tylko, że i tym razem najlepszym w tej klasie okazał się Władysław Herbuś z Kleic, uzyskując 96,4 pkt. i złoty medal.

Innych wyników nie komentuję. Ilustruje je załączona tabela wyników (z podaniem, co jest bardzo ważne, nazw modeli startujących w klasie EH, EK i F2) oraz załączone zdjęcia.

Na zakończenie tylko dodam, że nagrodę im. STANISŁAWA WOŹNIAKA za najlepiej wykonany model pływający pod polską banderą otrzymał tym razem ARKADIUSZ ŁUKASIEWICZ z Włodawy w woj. białsko-podlaskim, za model jednostki portowej PILOT. Gratulujemy mu i życzymy dalszych sukcesów!

POD ROZWAGĘ

Tak się złożyło, że przez dwa kolejne lata 1985–1986 nie byłam na mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych pływających statków i okrętów (co zda-

rzyło mi się w sumie trzykrotnie w ciągu tych 34 lat). Z tym większym zainteresowaniem przysłuchiwałem się dyskusjom, wypowiedziom i wnioskowi zgłaszanym przez zawodników, sędziów i organizatorów.

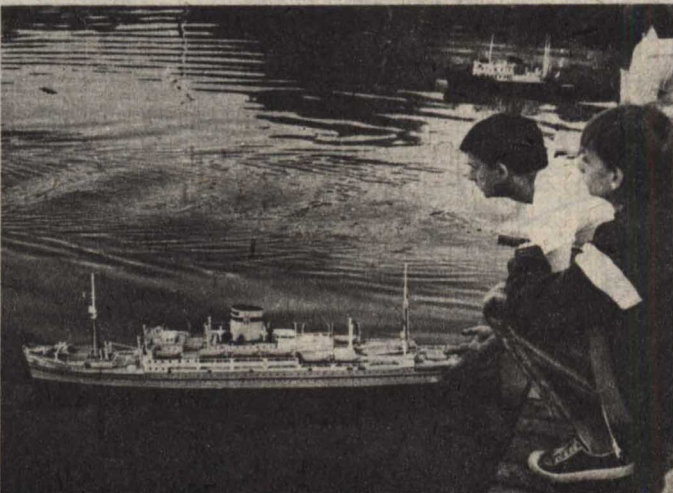
Na tej podstawie sygnalizuję kilka spraw, które wymagają rozstrzygnięcia i zajęcia zdecydowanego stanowiska przed następnymi tego rodzaju mistrzostwami, aby nie było jakichkolwiek nieporozumień i nieporozumień w roku przyszłym. Oto one.

1. Sprawa ograniczonej liczby startujących w zawodach do 6 zawodników z jednego województwa. Dla wielu jest to sprawa kontrowersyjna, krytykowana i różnie interpretowana. Prezentowana intencja Działu Modelarstwa ZG LOK, który wprowadził to ograniczenie, nie spotyka się ze zrozumieniem. Przypominam więc, że chodzi tu po pierwsze, o skłonienie ZW LOK do organizacji zawodów wojewódzkich, by na nich typować faktycznie najlepszych, a nie przypadkowych zawodników; po drugie, by skłonić ZW LOK do rozwijania wszystkich rodzajów modelarstwa, a nie tylko wybranych dyscyplin, co jednak wielu, stojących na stanowisku obrony własnych interesów, nie zawsze się podoba.

2. Potrzeba zajęcia oficjalnego stanowiska w sprawie prowadzenia punktacji zespołowej na zawodach strefowych i centralnych. Ma ona wielu zdecydowanych przeciwników, głównie wśród słabszych województw, które co najwyżej godzą się na punktację pucharową (wyniki 3 najlepszych zawodników z danego zespołu). Różnie to jest interpretowane i nie tu miejsce na rozstrzygnięcie tego problemu. Należy ukrócić te spory.

3. Po tegorocznych doświadczeniach trzeba znów przeanalizować normy kwalifikacyjne, dopuszczające do udziału w mistrzostwach Polski. Jak wykazała praktyka, można i należy je podnieść dla klasy EX, w której są one często przekraczane. Stąd konieczność ich podnoszenia po zawodach strefowych, gdy zawodnicy są już pewni udziału w mistrzostwach, a potem dowiadują się, że zostali skreśleni, co wywołuje ich żale i zniechęcenie. Lepiej kogoś dopisać do listy po zawodach strefowych, niż skreślać. Natomiast aby utrzymać klasę EH, czy nie należy jeszcze obniżyć tegorocznej, i tak już niskiej normy? A może, wzorem innych krajów, tę klasę przewidzieć tylko dla juniorów?

4. Czy nie wymagać konsekwentnego przestrzegania przepisu (patrz książka Ireneusza Schnittera, strona 37 pkt. 2.8.1.9) mówiącego o możliwości tylko trzykrotnego zdobywania złotego medalu tym samym modelem? Intencją tego przepisu jest zdopingowanie wykonawców do budowy nowych modeli oraz danie możliwości innym sięgania po



Zdobywca trzeciego miejsca w klasie EH seniorów Roman Kaziemierski z Wrocławia z modelem M/S Sobieski.

REDUKCYJNYCH STATKÓW I OKRĘTÓW



Model statku portowego PILOT 66 i jego wykonawca Arkadiusz Dencwał z ZDK Włocławek, który zdobył trzecie miejsce w klasie F2-A — juniorów.



Moment dekoracji medalami zdobywców pierwszych miejsc w klasie EX — juniorów.



Modele klasy EX młodzików i juniorów swymi kształtami i wyglądem często budziły zastrzeżenia komisji sędziowskiej jak i ten z modelarni MDK w Parczewie.

złoty medal, do którego dostęp jest „blokowany” przez rutynowych „zawodowych mistrzów”. Wymagałoby to opublikowania listy modeli, które już zdobyły na mistrzostwach Polski trzy razy złoty medal. Sprawa ta jest łatwa do realizacji, jako że dokumentacja mistrzostw jest przechowywana w Dziale Modelarstwa ZG LOK. Nasuwa się przy tym pytanie, czy ma się to odnosić także do maksimum pięciokrotnego udziału tym samym modelem w tej samej klasie? Czy także w klasie EX? Czy odnieść ten przepis tylko do klas C1—C4?

5. Zastrzeżenie Komisji Sędziowskiej budziły niektóre konstrukcje modeli klas EX, które za daleko odbiegały od czegoś, co zgodnie z przepisami swym kształtem i kolorem malowania powinno przypominać statek lub okręt (Przepisy budowy dla modeli klasy EX, strona 130—131, pkt. 7.2.3). Tym razem bowiem w grupie juniorów na 10 modeli w tej klasie aż 7 nie odpowiadało tym wymaganiom. Ostatecznie komisja, nie chcąc

negować not i wykonanych przez te modele norm na zawodach strefowych, dopuściła je do mistrzostw! Ale czy nadal można tolerować ten stan rzeczy przymykając oko na pływające deski lub brzytwy o wystających daleko do przodu stępkach o wyostrzonych kształtach i nieproporcjonalnie dużych sterach? Czy wobec tego w przyszłości w ogóle tolerować tego rodzaju łatwiznę? Mistrz Polski i świata Adam Cienciala udowodnił, że można odnosić sukcesy modelami klasy EX, które odpowiadają wymogom regulaminu!

Wiem, że nie wyczerpuję wszystkich tematów związanych z organizacją mistrzostw. Nie można jednak rozciągać tego tematu w jednym numerze. Mam nadzieję, że w tej sprawie zajmą głos i inni, np. sędzia główny tegorocznych mistrzostw RYSZARD MAJEWSKI, pozostali sędziowie lub zawodnicy. Czekamy na ich wypowiedzi.

JAN MARCZAK

Zdobywcy czołowych miejsc na XXXIV mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów rozegranych 21—23.08.1987 r. w Łosicach

Klasa	Wynik	Nazwa modelu
EX — Młodzik		
1. Marcin Kołodziej — Ciechanów	96,66 pkt.	
2. Marcin Krawczyk — Włocławek	93,33 „	
3. Piotr Robczewski — Chełm	90,00 „	
EX — Junior		
1. Adam Kopsiś — Biała Podl.	100,00 „	po dogrywce
2. Krystian Brylika — Częstochowa	100,00 „	po dogrywce
3. Arkadiusz Dencwał — Włocławek	96,66 „	
EX — Senior		
1. Adam Cienciala — Bielsko-Biała	96,66 „	po dogrywce
2. Aleksander Drabek — Siedlce	96,66 „	po dogrywce
3. Andrzej Łukasiewicz — Chełm	96,66 „	po dogrywce
	Wynik za wykonanie / łącznie z pływaniem	
EX — Junior		
1. Mirosław Robczewski — Chełm	79,6/176,3	KASZYN
2. Andrzej Gajewski — Włocławek	63,6/143,6	WARIAG
3. Robert Sowa — Rzeszów	68,6/133,32	THORNYCROFT
EX — Senior		
1. Wojciech Zakrewski — Łódź	82,6/182,6	HAMILTON
2. Władysław Kulpa — Chełm	76,6/169,6	ORKAN
3. Waldemar Snopko — Wrocław	79,6/162,9	BURZA
EH — Senior		
1. Zbigniew Fedyna — Jelenia Góra	82,3/140,9	KORAL
2. Jerzy Siuda — Elbląg	60,6/113,6	LILLA WENEDA
3. Roman Kazimierski — Wrocław	80,3/110,3	SOBIESKI
EH — Junior		
1. Dariusz Gołębiowski — Włocławek	58,3/128,3	Motorówka M-600
2. Robert Zbikowski — Włocławek	71,0/124,3	KRAB
3. Małgorzata Pieczyńska — Poznań	64,6/114,66	AMFORA
F2-A — Junior		
1. Jacek Romanowski — Szczecin	82,0/182,0	PERKUN
2. Robert Sowa — Rzeszów	73,3/167,3	TOBRUK
3. Arkadiusz Dencwał — Włocławek	65,3/160,3	PILOT 66
F2-A — Senior		
1. Władysław Herbuś — Kielce	96,0/196,0	STRAŻAK-3
2. Stefan Bihun — Koszalin	90,3/188,3	HALNY
3. Andrzej Łukasiewicz — Chełm	94,0/187,0	PILOT
F2-B — bez ograniczeń		
1. Zbigniew Sokołowski — Szczecin	97,3/195,3	LANDTIEF
2. Stanisław Issański — Jelenia Góra	86,0/180,0	ORNETA
3. Bogdan Sarnowski — Leszno	86,3/170,3	Patrolowiec CHASE
F2-C — bez ograniczeń		
1. Stefan Bihun — Koszalin	88,3/188,3	LA GALISSIONIERE
2. Władysław Kulpa — Chełm	82,0/179,0	Niszczyciel rakietowy
3. Ryszard Rzepczyk — Opole	81,3/174,3	OKTIABRSKA REWOLUCJA
F6 — bez ograniczeń		
1. Paweł Stępień i Mariusz Woś — Wrocław	96,5	2 ścigacze i okręt podw.
F7 — bez ograniczeń		
1. Władysław Herbuś — Kielce	96,4	statek p. poż.
2. Janusz Fieber — Bielsko-Biała	80,4	lotniskowiec i patrolowiec
3. Roman Kazimierski — Wrocław	78,4	SOBIESKI + holownik

Uczestniczyli zawodnicy z 21 województw. Kierownik zawodów mjr Zbigniew Osiewicz z Białej Podlaskiej Sędzia Główny Ryszard Majewski z Olsztyna Sędzia startowy klas E Kazimierz Kowalcze z Elbląga Sędzia startowy klas F2, F6 i F7 Kazimierz Reising z Ostrołęki



Opisany system rozgrywania regat w klasach zdalnie sterowanych modeli żaglowych klas F5 został zainicjowany przez modelarzy włoskich i następnie z powodzeniem wypróbowany na Węgrzech, w Austrii i RFN, w sezonie 1986 również w NRD. Od nazwy kraju inicjatorów przyjęto go określać jako włoski system rozgrywek.

Przeprowadzone dotychczas zawody wykazały, że generalnie nie zmienia on układu sił. Zawodnicy czołówki na podstawie tradycyjnego systemu eskadrowego okazywali się również najlepszymi w wyniku systemu włoskiego. Potwierdziły to również eliminacje do mistrzostw Polski strefy „Północ”, rozegrane na początku czerwca 1987 r. w Szarlotcie k. Kościerzyny, które po raz pierwszy w Polsce zostały przeprowadzone wg tego systemu.

Praktyczne zastosowanie systemu włoskiego najlepiej wyjaśniają przykłady.

1. Przy 9 startujących w zasadzie wszyscy zeglują w jednej grupie.

2. Założmy, że na starcie stanęło 18 zawodników. Zależnie od posiadanych przez nich rezonatorów kwarcowych, drogą losowania możemy ich podzielić na 3 grupy po 6, lub też 2 grupy po 9 zawodników.

Przy podziale na 3 grupy — w I kolejce biegów w eskadrze A zeglują zawodnicy, którzy wylosowali numery 1–6, w eskadrze B numery 7–12 i w eskadrze C — numery 13–18. Do II i następnych kolejek biegów skład eskadry tworzy się na podstawie miejsc zajętych przez zawodników zawsze w przypadającej kolejce biegów. I tak — w eskadrze A zeglują zawodnicy, którzy w swoich grupach zajęli miejsca I i II, w eskadrze B — miejsca III i IV, w C — V i VI.

Przy podziale na 2 grupy — w I kolejce biegów w eskadrze A zeglują zawodnicy, którzy wylosowali numery 1–9, w B — numery 10–18. Do II i następnych kolejek biegów wypada dobierać zawodników w różnej liczbie z poszczególnych eskadr. Jeżeli do grupy A zaliczymy zawodników z miejsc I–IV w eskadrach A i B przypadającej kolejki, będzie w niej tylko 8 uczestników i trzeba dobierać jeszcze jednego. Będzie nim zawsze zawodnik z eskadry porządkowo wyższej. Tak więc w II kolejce (i następnych) w eskadrze A startują zawodnicy I–V z eskadry A oraz I–IV z eskadry B poprzedniej kolejki biegów, natomiast w eskadrze B zawodnicy z miejsc VI–IX w eskadrze A i V–IX w eskadrze B.

Reguła powyższa stanowi klucz tworzenia eskadr do II i następnych kolejek biegów przy dowolnej liczbie startujących — praktycznie do 81 zawodników.

3. Przy 19 startujących podział na eskadry będzie następujący:

I kolejka
A
1–7

B
8–13
C
14–19

II kolejka i następne

A
I–III z A
oraz I i II z B i C
B
IV i V z A
oraz III i IV z B i C
C
VI i VII z A
oraz V i VI z B i C

Jeżeli liczba wszystkich startujących nie pozwala tworzyć równych grup, różna liczba zawodników startuje zawsze w ostatniej lub w eskadrach porządkowo niższych.

PUNKTACJA I OCENA

W każdej eskadrze wszystkich kolejek biegów za to samo miejsce przyznaje się identyczną liczbę punktów:

I — 0,75 pkt, II — 2 pkt, III — 3 pkt, IV — 4 pkt itd.;
lub wg tzw. punktacji olimpijskiej:
I — 0 pkt; II — 3 pkt; III — 5,7 pkt;
IV — 8 pkt; V — 10 pkt; VI — 11,7 pkt; VII — 13 pkt; VIII — 14 pkt; IX — 15 pkt.

Praktyka wykazała, że należy stosować raczej punktację olimpijską, która preferuje wyższe lokaty i wcześniej stwarza jasną sytuację w klasyfikacji.

Nie stosuje się skreślania biegów najłabszych. Na ocenę końcową składa się suma punktów uzyskanych przez zawodnika we wszystkich kolejkach biegów i ona decyduje o zajętej lokacie.

ZALETY SYSTEMU

Podstawowym plusem włoskiego systemu eskadrowego jest oszczędność czasu, gdyż nie przeprowadza się żadnych przedbiegów, ewentual-

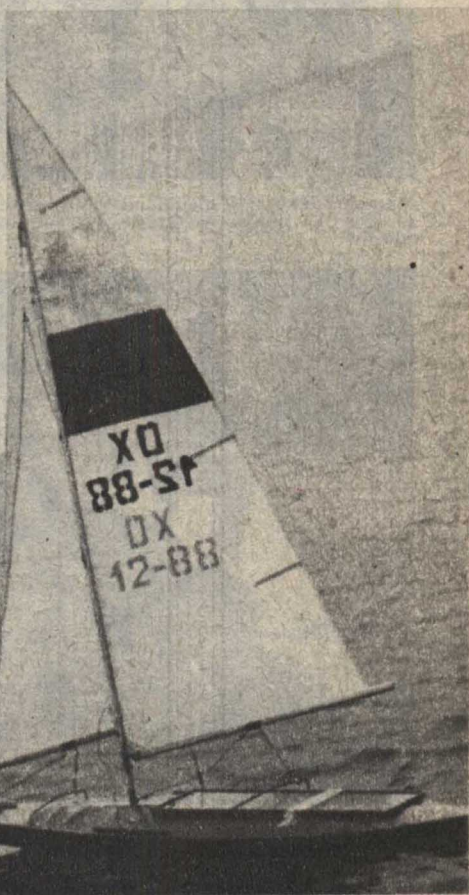
nie międzybiegów, lecz wyznacza po prostu czas rozgrywania klasy (od godziny... do godziny...) albo też czas rozpoczęcia ostatniej kolejki biegów. Przy bardzo zróżnicowanym poziomie uczestników, co w krajowych imprezach zdarza się nader często, zgodnie z ideą omawianego trybu rozgrywek trzeba ograniczyć czas zamknięcia linii mety (np. 2 lub 3 minuty po przepłynięciu pierwszego modelu). Jeżeli w wyniku tego więcej jachtów nie kończy biegu w wyznaczonym czasie, trzeba je klasyfikować zgodnie z przepłyniętym dystansem trasy i ewentualnie po nich podobnie jachty, które zostały wykluczone w wyniku protestów.

Podczas wspomnianych eliminacji strefy „Północ”, przy rekordowej obsadzie (92 modele w trzech klasach) i przy stosowaniu zamknięcia linii mety w 2 minuty po przepłynięciu pierwszego jachtu, w efektywnym czasie rozgrywek 16 godzin zdołano przeprowadzić 64 punktowane wyścigi. Okazało się jednocześnie, że praktycznie stosować olimpijski system punktacji. Prowadzone porównawczo obie metody punktowania wykazały, że przy systemie nieolimpijskim występowały lokaty ex aequo i zaszła konieczność przeprowadzenia dogrywki o miejsca II–III.

Większa liczba biegów punktowanych pozwala bardziej obiektywnie ustalić klasyfikację końcową. Zaletą systemu jest także bardzo znacznie zmieniony skład grup w każdej następnej kolejce biegów. Wreszcie — system włoski jest bardziej przejrzysty, gdyż po każdej kolejce widoczna jest aktualna pozycja każdego zawodnika.

Włoski system rozgrywek eskadrowych wydaje się sprawdził się również w przypadkach spadku do grupy „niższej” na skutek wykluczenia z biegu w wyniku przyjęcia protestu lub przypadkowej awarii modelu, już w kolejnym biegu bowiem można zdobyć punkty nawet jak za I miejsce. Numeracja eskadr nie ma charakteru gromadzącego, lecz wyłącznie porządkowy.

K. DZIĘCIELSKI



WYSTAWA MINIATUROWYCH FLOT

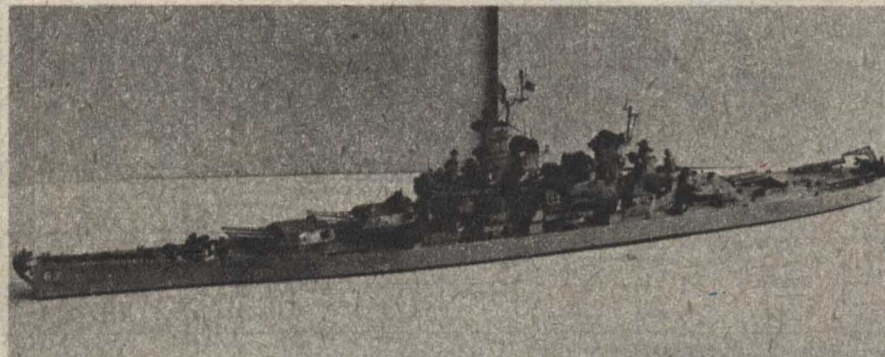
Z okazji tegorocznych „Dni Morza” w Centrum Wychowania Morskiego i Wodnego w Gdyni, al. Zjednoczenia 7, odbyła się piąta wystawa mikromodeli zorganizowana przez Klub Mikromodelarzy przy redakcji „Morze”.

Brało w niej udział 11 wystawców przybyłych z Trójmiasta, Bydgoszczy, Warszawy, Mrągowa, Głuszcy i Helu. Ekspozycja zgromadziła 149 mikromodeli, wykonanych w dwóch skalach: 1/400 i 1/500. W tym roku przygotowano też kącik dla początkujących mikromodelarzy zachęcając ich w ten sposób do czynnego uczestnictwa w imprezie. Wystawie mikromodeli towarzyszyła giełda modelarska, na której można było wymienić zdjęcia, plany i książki o tematyce morskiej. W spotkaniu mikromodelarzy, które odbyło się w drugim dniu trwania wystawy, uczestniczyło 28 mikromodelarzy z całej Polski. Obecnie KMM liczy 122 członków, a chęć przynależenia wyraziło dalsze 14 osób. Nowością ostatniej, piątej wystawy był model Portu Wojennego i zestaw pław morskich zbudowanych w skali 1/400. Na zakończenie warto podkreślić fakt, że z każdym rokiem rośnie poziom wykonywanych mikromodeli. 7.11.1987 r. o godz. 14.00 odbędzie się w CWMiW w Gdyni, al. Zjednoczenia 7, Jesienne Spotkanie Mikromodelarzy połączone z giełdą modelarską, na którą KMM zaprasza wszystkich zainteresowanych.

ANDRZEJ SĄDŁOWSKI



Bark „KRUZENSZTERN” w skali 1:400 — model wykonał W. Tański z Mrągowa.

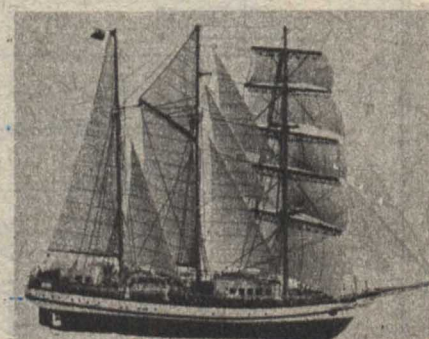
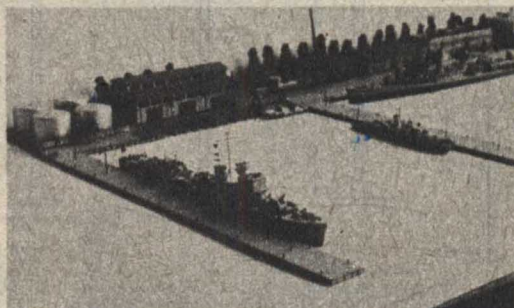


Amerykański pancernik „Missouri” skala 1:400 — model wykonał W. Kaczyński z Bydgoszczy.

Radziecki niszczyciel rakietowy w skali 1:400 — model wykonał W. Kaczyński z Bydgoszczy.
Foto: Jacek Krzeminski



Fragment makiety portu wojennego w skali 1:400 — wykonał J. Obrzanowski z Głuszcy.

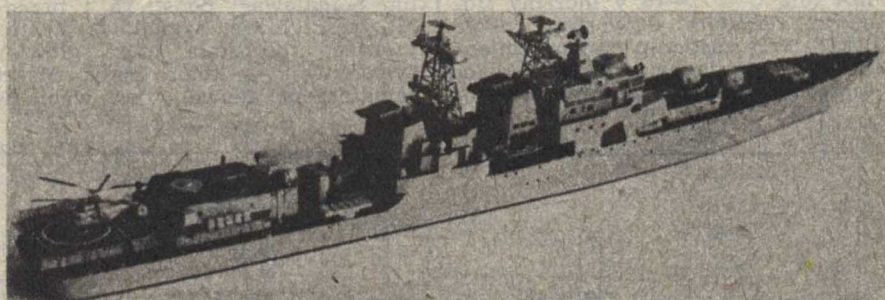
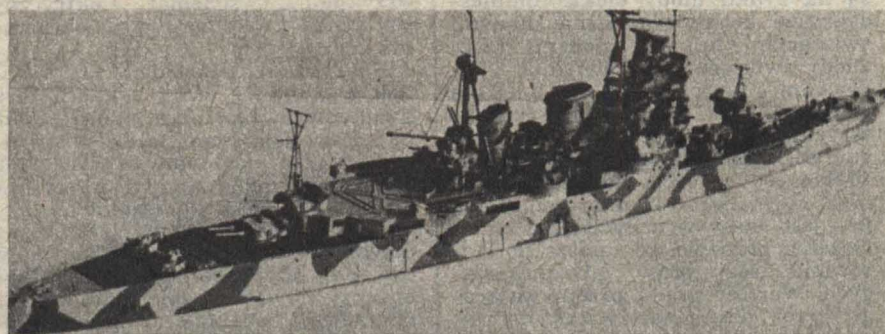


Barkentyna ORP „ISKRA” skala 1:400 — model wykonał M. Gabrysiak z Warszawy

Fragment wystawy



Japoński krążownik „MYOKO” w skali 1:400. Model wykonał W. Tański z Mrągowa



DIODY ŚWIECĄCE W SYGNALI- ZATORZE ŚWIETLNYM

Obecnie coraz częściej dostępne są na rynku diody elektroluminescencyjne, zwane popularnie diodami świecącymi lub też diodami LED. Diody świecące w porównaniu z żarówkami wyróżniają się wieloma zaletami. Przede wszystkim charakteryzują się bardzo małym poborem energii, dużą żywotnością (około 20 lat), odpornością na uszkodzenia oraz niewielkimi wymiarami. Wadą ich jest duża wrażliwość na przeciążenia prądowe, co zmusza do stosowania rezystorów zabezpieczających. Wartość prądu przepływającego przez diodę należy tak dobrać, aby wahała się w granicach 10–20 mA (dla $U = 12\text{--}16\text{ V}$ możemy stosować rezystory o wartości około $1\text{ k}\Omega$). Przy zasilaniu prądem zmiennym występuje nieprzyjemne miganie, co można wyeliminować sto-

sując prostownik mostkowy — rys. a, lub prostownik połówkowy z filtrem (kondensator) — rys. b. Przykładowy schemat elektryczny semafora trójkomorowego obrazuje rys. c.

Na rysunku pokazałem także widok z przodu i profil sygnalizatora dwukomorowego, dla porównania przedstawiłem sygnalizator z żarówkami oraz diodami świecącymi. Uwaga! Wymiary podane na rysunku odnoszą się do oryginału.

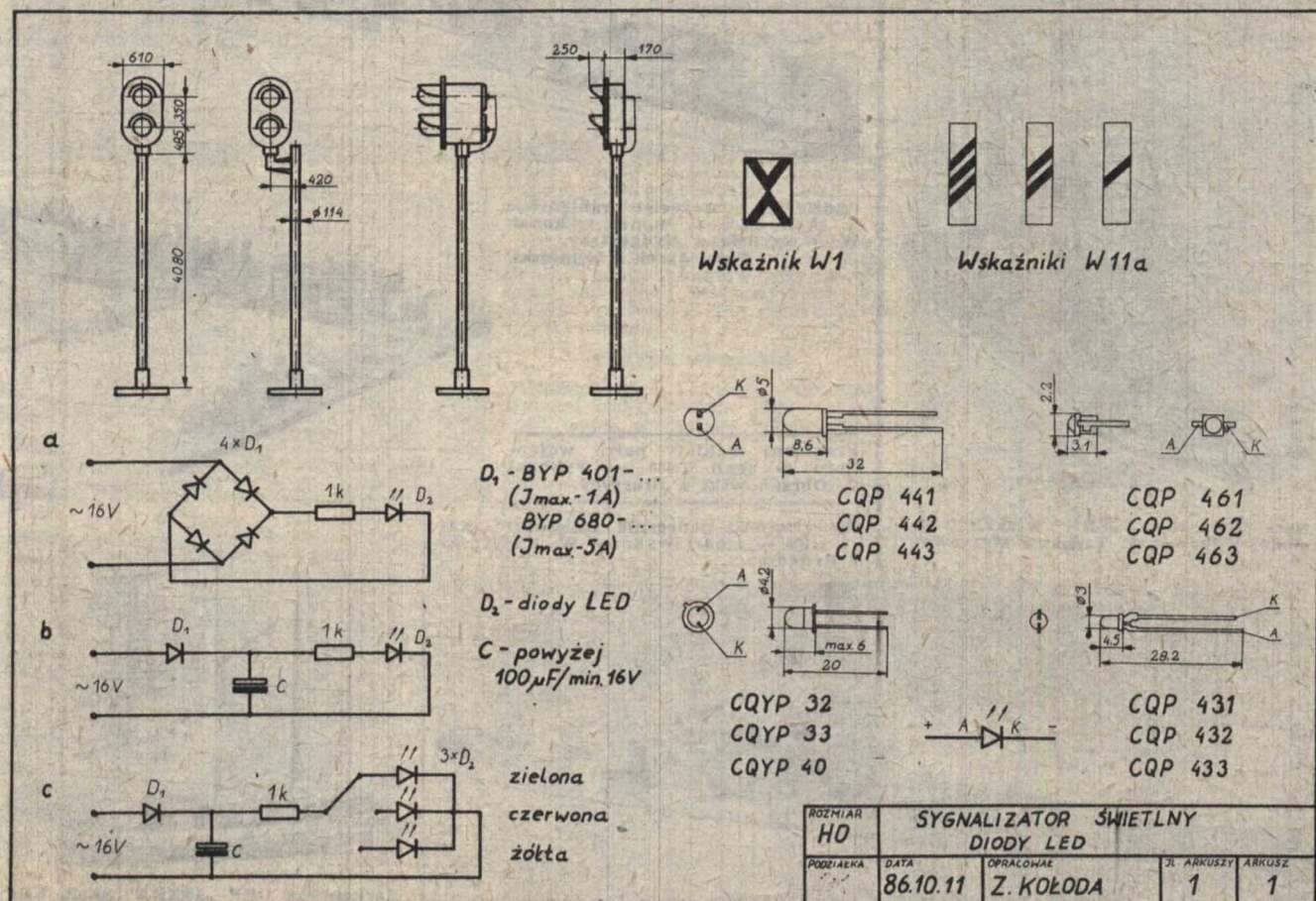
Sygnalizator możemy wykonać z dowolnie dostępnych materiałów, najlepiej odpowiedniej grubości blachy czy nawet z papieru (diody nie nagrzewają się podczas pracy). Gotowy sygnalizator należy odpowiednio pomalować: podstawa i przednia część głowicy sygnałowej koloru czarnego, pozostała część głowicy sygnałowej — kolor biały. Maszt semafora pomalowany jest w biało-

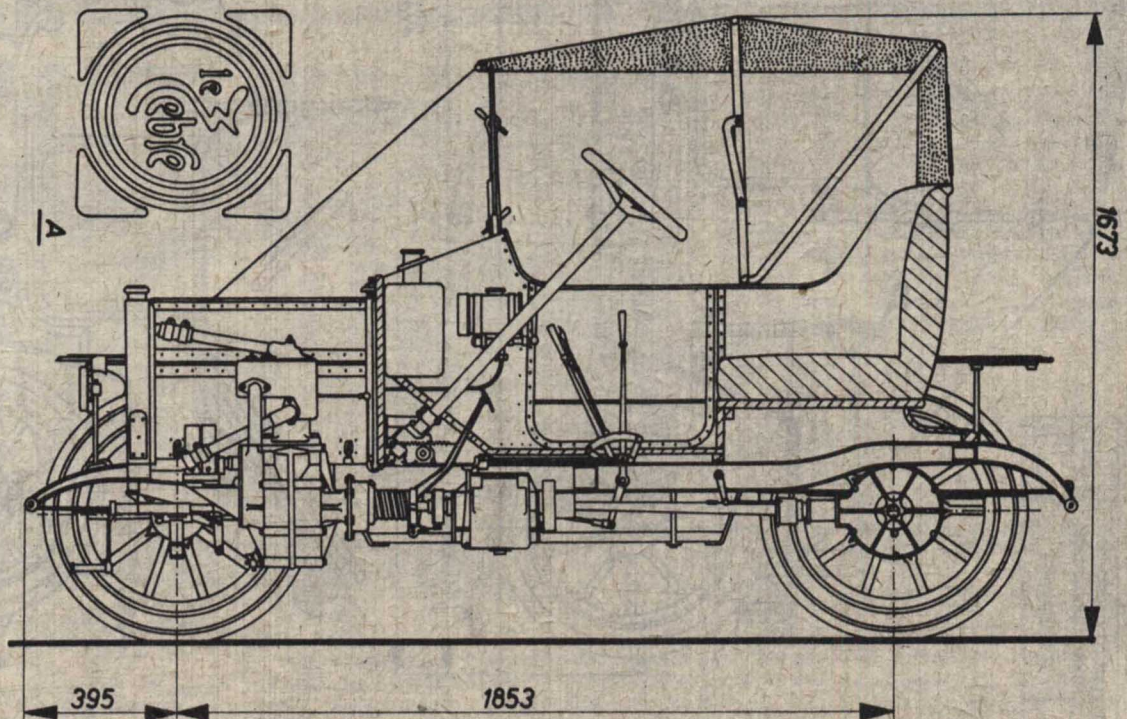
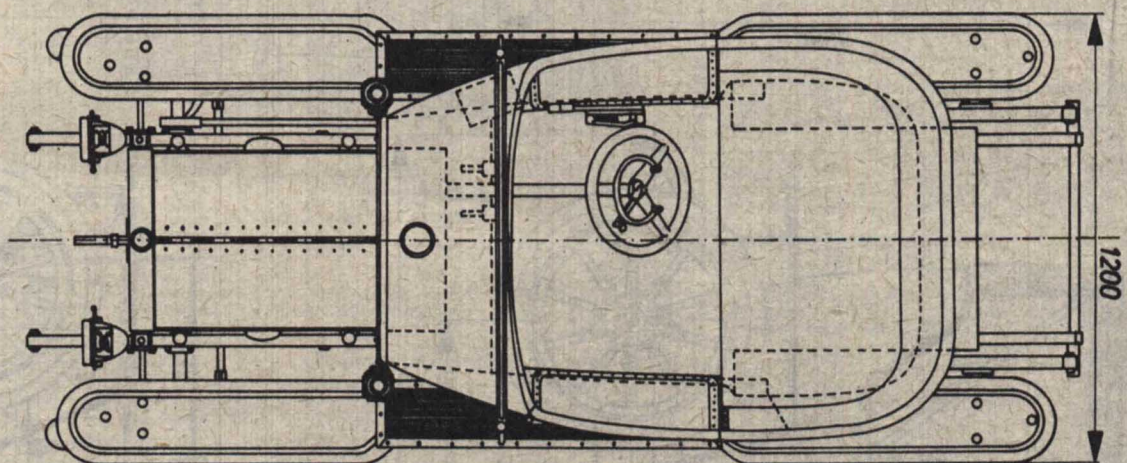
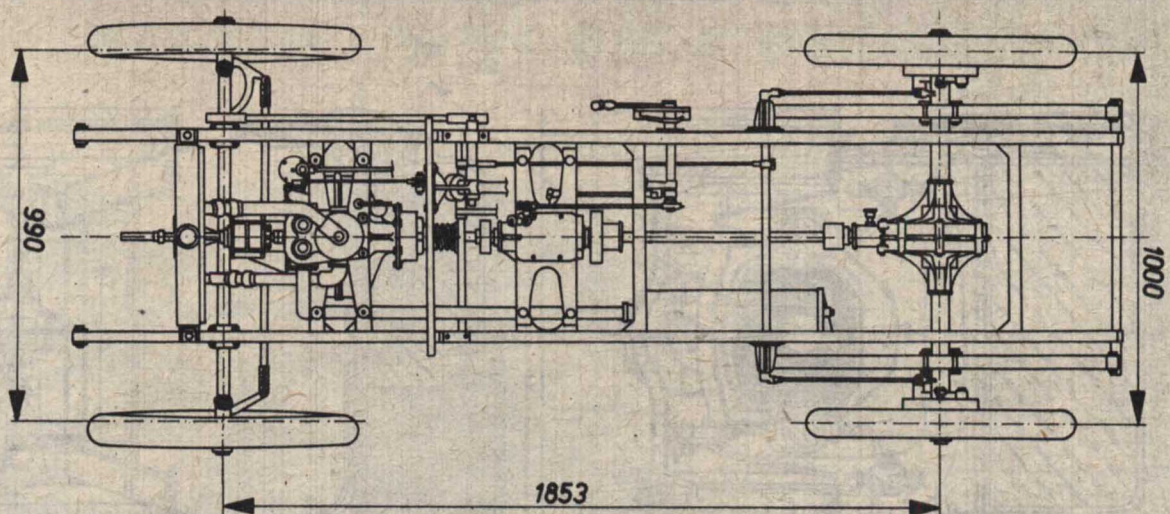
-czerwone pasy, semafor odstępowy blokady samoczynnej ma maszt biały, maszt tarczy ostrzegawczej, manewrowej i sygnału powtarzającego jest koloru szarego. Przed tarczą ostrzegawczą należy ustawić wskaźnik W1 oraz w odpowiedniej odległości wskaźniki W11a pomalowane na kolory: biały (tło) i czarny. Na rysunku pokazano przykładowo niektóre diody wraz z podstawowymi wymiarami. Diody mogą być również zastosowane do sygnałów końcowych pociągu, jako lampki sygnałowe w pulpitych lokomotyw, a także w budynkach jako reklamy świetlne.

ZDZISŁAW KOŁODA

Materiały źródłowe

- A. Mikulski „Mechaniczne urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego”, WKiŁ, Warszawa 1975.
- Radioelektronik nr 9/84.
- Zbiory własne.





A

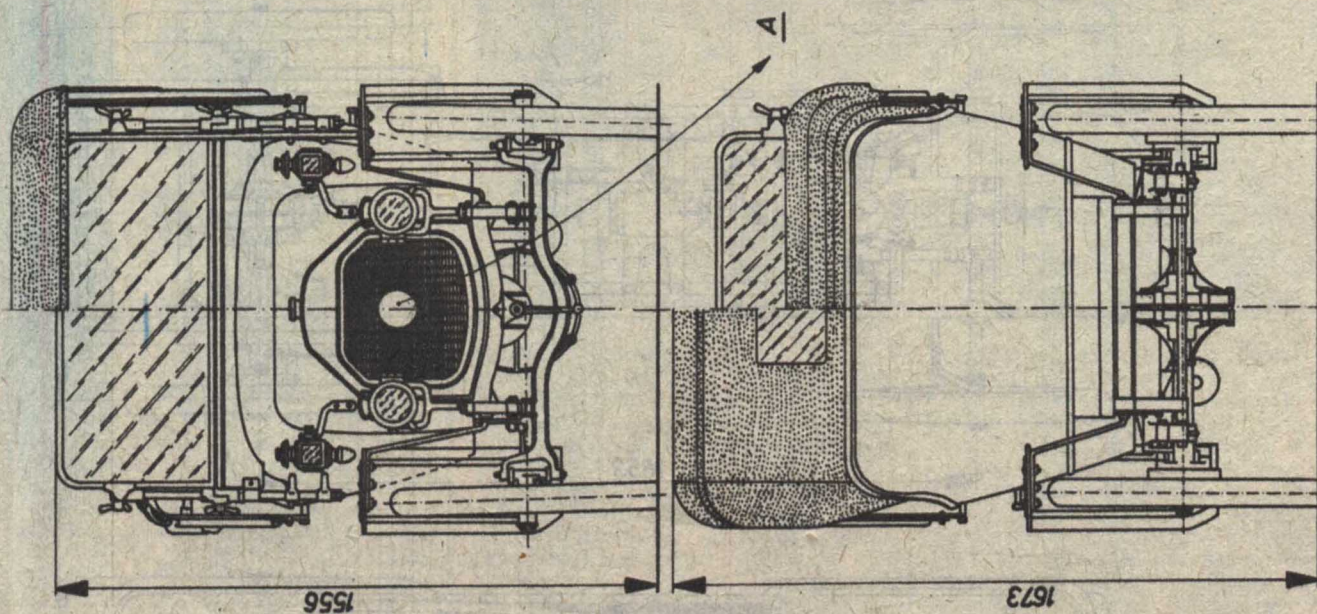
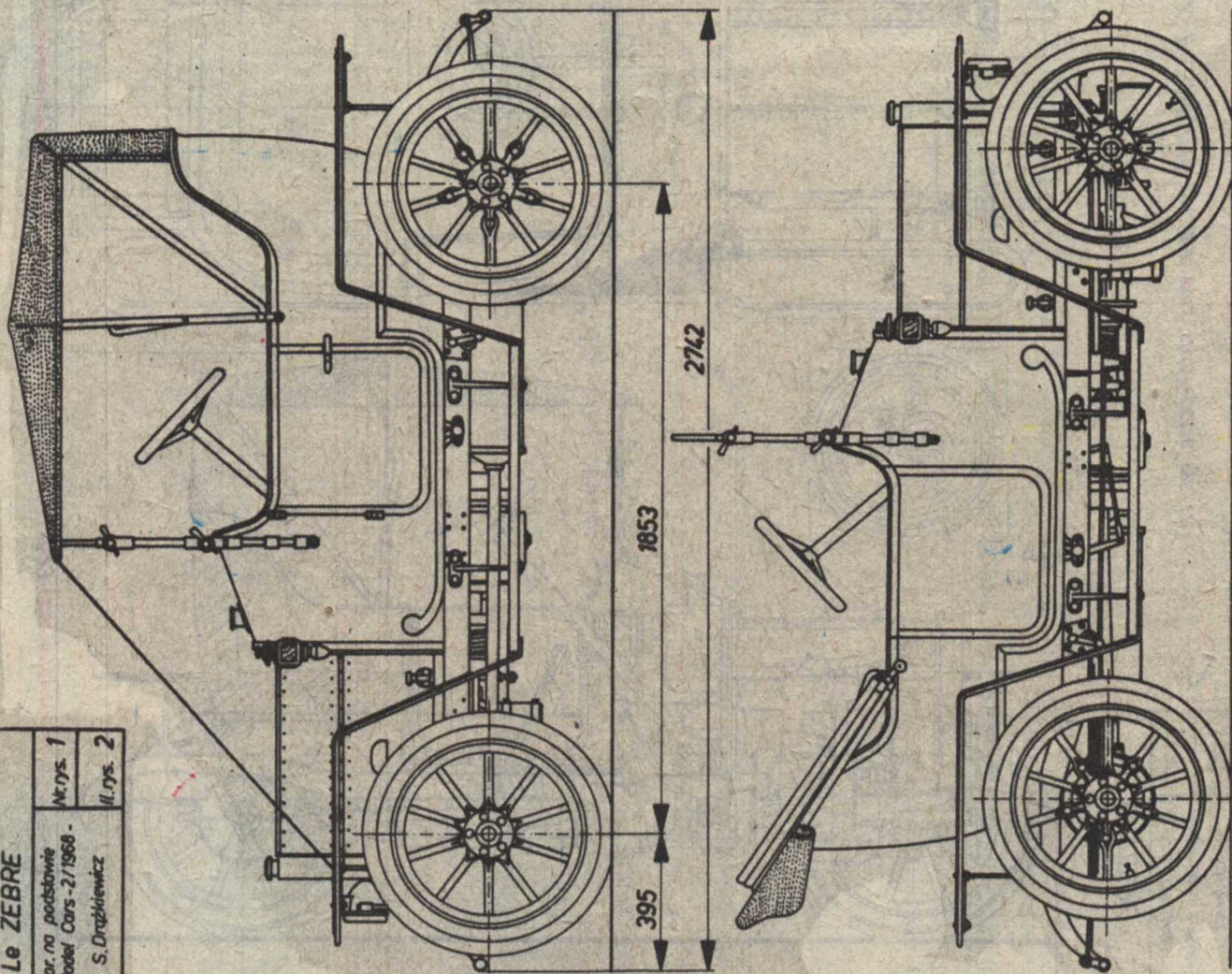
A-ZNAK FABRYCZNY-rys. bez zoch, skali-patrz rys. nr.1

Le ZEBRE

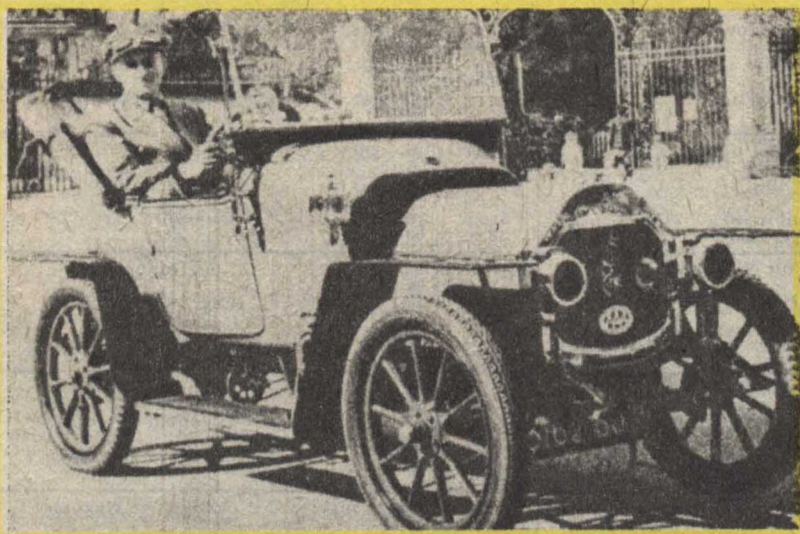
1/87	Opc. na podstawie	Nr.rys. 2
1:20	Model Cars-2/1988- S. Orłowski	Il.rys. 2

Le ZEBRE

1/87	Opr. na podstawie Model Cars-2/1968 - S. Drąbiewicz	Nr rys. 1
1:20		II. rys. 2



SAMOCHÓD OSOBOWY „LE ZEBRE”



Wielu nabywców polskich samochodów popularnych PF 126p denerwuje się z powodu konieczności dopłat za dodatkowe wyposażenie samochodu. Okazuje się, że nie jest to nowy pomysł. Moda sprzed pierwszej wojny światowej wymagała, aby nabywca samochodu sam wybierał rodzaj, kolor i wyposażenie nadwozia. Toteż producenci sprzedawali samo podwozie z silnikiem, a zakład karoseryjny budował nadwozie po wielokrotnych konsultacjach z nabywcą.

Przykładem samochodu „popularnego” z tamtych czasów może być „Le Zebre” (Zebra), zaprojektowany przez Julesa, a budowany od 1907 r. Slogan reklamowy

tego samochodu brzmiał: „Zebra jest trzykrotnie szybsza i trzykrotnie tańsza od konia”.

Ówczesny „standard” Zebrzy nie miał np.:

— dachu, za który płacono się dodatkowo 110 franków,

— przedniej szyby — 60—80 franków, w zależności od tego, czy była jednocyfrowa — otwierana,

— lampy — 38—65 franków — mogły być z mosiądzu lub blachy malowanej emalią.

W 1912 r. produkowano modele większe, np.: Typ B — czterosobowy z silnikiem 10 WM (7 kW), Typ G — dłuższy, czterosobowy z silnikiem czterocylindrowym o mocy 6 KM (4,41 kW). Marka ta przetrwała okres pierwszej wojny światowej i na zawsze zniknęła około 1930 roku.

Zebra wyposażona była w silnik jednocylindrowy, pionowy, chłodzony cieczą. Gaźnik typu „automatycznego” nie miał klasycznej przepustnicy, regulację obrotów (a więc prędkości jazdy) uzyskano poprzez ręczną dźwignię na płaszczyźnie koła kierownicy.

Tam umieszczono również dźwignię sterującą podawaniem paliwa.

Sprzęgło — płaskie tarczowe — umieszczone było w skrzyni korbowej silnika.

Skrzynia biegów — dwubiegowa, umożliwiała jazdę z szybkością do ok. 20 km/h na pierwszym biegu i do ok. 35 km/h na drugim.

Hamulce (bębnowe, mechaniczne) znajdowały się tylko w tylnych kołach i sterowane były prawym pedałem.

Hamulec (ręczny — mechaniczny) zbudowany był w skrzyni biegów, a sterowany ręcznie dźwignią umieszczoną z prawej strony wewnątrz nadwozia.

Rama wykonana była z profili stalowych — nitowana.

Nadwozie drewniane, otwarte, dwuosobowe, z rozpinanym elastycznym dachem, otwierane były tylko lewe drzwi.

S. DRAŻKIEWICZ

Rysunki i opis opracowano na podstawie:
— Model Cars 2/1968,
— „Dzieje samochodu” Witolda Rychtera.



Z DZIAŁALNOŚCI FEMA

Na 1987 r. przypada kilka jubileuszy samej FEMA, jak i członków tej organizacji, mianowicie:

- 45-lecie istnienia Federacji Europejskich Modelarzy Samochodowych,
- 30-lecie Klubu Modelarzy Samochodowych RFN w Hannoverze,
- 25-lecie Klubu Modelarzy Samochodowych MOM-MHS w Budapeszcie,

Przewidziane w kalendarzu imprez FEMA na 4—5 lipca 1987 r. zawody modeli samochodów prędkościowych w Warnie nie odbyły się z przyczyn organizacyjnych. Sprawili to zawodnicy, którzy planowali tam również spędzić wakacyjne urlopy.

Tegoroczne XXXVI już mistrzostwa Europy FEMA organizowane przez Federację Francuskich Modelarzy Samochodowych odbyły się 1—2 sierpnia 1987 r. na torze Micox w Couzon an Mort d'Or w pobliżu Lyonu — Francja. Tamże, w miejscowym ratuszu odbyło się Zgromadzenie Generalne FEMA rozpoczęte 31.07.1987 r. Dalsze informacje na te tematy będziemy mogli przekazać po otrzymaniu protokołów z tych imprez.

Według ostatniego Biuletynu FEMA 2/1987, najlepsze wyniki na początku sezonu 1987 r. padły w:

- w klasie 1,5 cm³ 227 km/h E. Huber — Francja 24.05.87 w Couzon,
- w klasie 2,5 cm³ 254,129 km/h D. Vennenkold — RFN 31.05.87 w Schwarzwaldzie,
- w klasie 5,0 cm³ 274,851 km/h D. Magnonni — Włochy 17.05.87 w Gallarate,
- w klasie 10,0 cm³ 313,098 km/h W. Röder — RFN 21.06.87 w Couzon.

Z powyższego widać, że najlepsze tegoroczne wyniki osiągnięto na nowym torze w Couzon an Mort d'Or, na którym po raz pierwszy rozegrano też mistrzostwa Europy FEMA.

J. M.

Zapraszamy do modelarni

Zamieszczamy niżej dalszy ciąg wykazu modelarni LOK, do których można zgłaszać się w celu uczestniczenia w zajęciach, po porady organizacyjne, techniczne i sportowe.

Wykaz zawiera nazwę modelarni lub jej jednostki organizacyjnej, adres, specjalizację, dni i godziny urzędowania oraz nazwisko instruktora.

28. Klub Młodego Technika USTRONIE	Nowe Miasto, ul. Ogrodowa 9 latające, pływające Radom, ul. Grenadierów 6 kołowe Radom, ul. Mickiewicza 31 pływające	pon. środ. piąt. 16.00-19.00 pon. środ. piąt. 16.00-19.00 pon. środ. piąt. 16.00-19.00	Hieronim Konca Janusz Nienartowicz Piotr Wykrota
29. SM Osiedle Gwardzistów MDK	Rzeszów, ul. Bohaterów 5 pływające Rzeszów, ul. B. Bieruta 2 kołowe, pływające	wtor. piąt. sob. 16.00-19.00 pon. piąt. 16.00-19.30 środ. piąt. 16.00-20.00	Zbigniew Szeliga Andrzej Bator Bolesław Tronina
Osiedl. Dom Kultury	Rzeszów, ul. Kochanowskiego 29 latające		
30. OSZK i POP	Mińsk Mazowiecki, ul. Stankowizna 22 latające, pływające	wtor. piąt. 17.00-19.00	Jan Sętorek
OSZK i POP	Węgrów, ul. Szamoty 42 A latające, pływające	wtor. środ. 16.00-20.00	Henryk Korczak
SM Łuków	Łuków, woj. siedleckie, ul. Spokojna 2 E latające, pływające	wtor. sobot. 15.30-19.30	Zbigniew Tatys
31. DK LOKATOR	Zduńska Wola, ul. Łaska 46 ogólnobranżowa	wtor. piąt. 16.00-20.00	Henryk Kowalski
MDK	Sieradz, ul. XX-lecia PRL latające, pływające	wtor. piąt. wtor. środ. środ. czwart. 16.00-18.00	Leopold Kulesza Henryk Łuczak
WSM	Wieluń, ul. 25-lecia PRL latające, pływające		
32. SKM	Skiernewice, ul. Kopernika 5 kołowe, pływające	wtor. czwart. piąt. 16.00-19.00	Zbigniew Nagórski
ZW LOK	Skiernewice, ul. Nowobelańska 26 A ogólnobranżowa	pon. środ. czwart. 16.00-19.00	Krzysztof Szymczakowski
Szk. Podst.	Bocheń, woj. skiernewickie	pon. środ. 13.30-15.00	Marek Bartos
33. MDK	Człuchów, ul. Traugutta 2 latające	wtor. czwart. 16.00-20.00	Jerzy Rojek
MDK	Ślupsk, ul. B. Bieruta 7 latające, pływające	pon. środ. 16.00-19.00	T. Pyzlak M. Sadowski Stanisław Prolejk
Szk. Podst. nr 1	Miastko, woj. ślupskie, ul. Chrobrego 7 latające		
34. Pałac Młodzieży	Szczecin, ul. Wojska Polskiego nr 88 kołowe, pływające	codziennie 13.30-18.30	R. Zienowicz M. Zieliński E. Bożyczko Stan. Pabian
MDK	Stargard Szczeciński, ul. Portowa 3 pływające	codziennie 15.30-18.00	Zbigniew Sokołowski
MDK	Goleniów, ul. Szczecińska 7 pływające	codziennie 16.00-19.00	
35. Szk. Podst.	Wilczyce k. Sandomierza latające, pływające	wtor. czwart. 16.00-19.00	Zbyszko Mrozowski
SM	Tarnobrzeg, ul. Skalna Góra 1 latające, pływające	pon. środ. sob. 17.00-20.00	Eugeniusz Markiewicz
SM Klub ISKIERKA	Staszów, woj. tarnobrzegskie, ul. Karasia 2/20 latające, pływające	wtor. środ.	Sławomir Jakubik
36. TSM Klub PEGAZ 1	Tarnów, ul. Bitwy pod Studziankami 10 kołowe, latające	pon. czwart. 17.00-20.00	Zbigniew Baran Jacek Józwiak Janusz Boruta
DK Zakładów Azotowych	Tarnów Zachodni, ul. Traugutta 1 kołowe, pływające	wtor. piąt. 16.00-20.00	Marian Pamuła
Szk. Podst.	Szynwałd, woj. tarnowskie pływające	wtor. piąt. 16.00-20.00	
37. ZW LOK	Toruń, ul. Różana kołowe	wtor. czwart. 16.30-19.00	Wojciech Słot
OSZK i POP	Brodnica, ul. Sądowa 4 latające, pływające	wtor. czwart. 16.30-19.00	Jan Grabowski
OSZK i POP	Grudziądz, ul. Cegelniana 3 kołowe, pływające	wtor. czwart. 16.30-19.00	Czesław Murawski
38. SM POŁUDNIE	Włocławek, ul. Broniewskiego 24 pływające	pon. wtor. środ. czwart. 16.00-20.00	Janusz Głętowski
ZDK CHEMIK	Włocławek, ul. Żwirowa pływające	pon. środ. czwart. 16.00-20.00	Sylwester Wyśiński
SM ZAZAMCZE	Włocławek, Osiedlowy Klub ODEON	pon. środ. czwart. 16.00-19.00	Marek Madalski
39. MDK	Wrocław, ul. Kollataja 20 pływające	pon. czwart. 15.00-18.00	Jan Sewerniak
SM PIAST	Wrocław, Pl. Grunwaldzki 16 pływające	środ. czwart. 16.00-20.00	Andrzej
DDK ŚRÓDMIEŚCIE	Wrocław, ul. Kosynierów Gdyńskich 59 Redukcyjne i waloryzowane	wtor. czwart. 17.00-20.00	Ryszard Szerer
40. SM U JAGNY	Świebodzin, Osiedle Widok 16 pływające	wtor. piąt. sob. 16.30-19.00	Tadeusz Ożga
SM i PSS	Nowa Sól, ul. Kopernika 7 pływające	wtor. piąt. 15.00-19.30	Zbigniew Hetner
Szk. Podst.	Kęblowo, gm. Wolsztyn, woj. zielonogórskie pływające	pon. piąt. 16.00-19.00	Cezary Ciesielski
41. OSZK i POP	Biłgoraj, woj. zamojskie, ul. Włeslankarska 13 kołowe, pływające	wtor. czwart. sob. 17.00-19.00	Krzysztof Datkiewicz
OSZK i POP	Tomaszów Lubelski, woj. zamojskie latające	pon. środ. piąt. 17.00-19.00	Eugeniusz Mosor

BUDOWA MODELI ŻAGLOWCÓW DLA POCZĄTKUJĄCYCH

Nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazała się ciekawa książka dla modelarzy pt. „Budowa modeli żaglowców dla początkujących”. Autor — Cezary Ciesielski, znany modelarz z województwa zielonogórskiego, posiadający dużą wiedzę o okrętach żaglowych, pragnie zapoznać czytelników z ciekawym działem okrętownictwa, jakim są żaglowce. Podaje więc rys historyczny dzieł żaglowców oraz omawia poszczególne typy ilustrując licznymi zdjęciami i rysunkami.

Obszernie opisany został warsztat modelarski. W dziale tym autor zapoznaje z narzędziami, klejami, farbami potrzebnymi modelarzowi okrętowemu. Przedstawia zasady gromadzenia potrzebnej dokumentacji, wykonywania rysunku technicznego. Zapoznaje też czytelnika ze sposobami wykonywania poszczególnych elementów modelu statku lub okrętu, jak: kadłuba, nadbudówki, dział ich mocowania, wyposażenia pokładu. Podaje sposoby wykonywania masztów, rejd, olinowania, bloków, żagli, flag, bander itp. Opisał też, jak wykonać różne gabloty do wykonywanych modeli.

Dodatkowym źródłem wiedzy o żaglowcach są zamieszczone plany żaglowców: „Fluita”, „Wilhelm Pieck”, Jachtu kpt. Slocuma „Spray”, okrętu bałtyckiego z XVII w. „Strug”, „Helena”.

Jest to jedna z pierwszych książek modelarskich w Polsce tak szeroko traktująca temat żaglowców. Warto mieć ją w modelarskiej bibliotece.

Cezary Ciesielski. Budowa modeli żaglowców dla początkujących. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1987 r. Format 21 x 30 cm. Objętość 84 str. Nakład 20 000 egz. Cena 220 zł.

MODELARZ POMAGA

Włodzisław Grebieniuk — 330095 — ZSRR, Zaporozie, ul. Gogola 159 m. 21 zamieni modele firmy Novo na modele innych firm.

Marek Kilszcz — ul. Leśna 8B/15, 47-330 Zdzieszowice, woj. Opole — poszukuje silnika spalinnego samozapalnego 2,5 cm³ oraz śmigła do tego silnika, za które zapłaci gotówką.

Aleksander Zywielecki — ul. Duracza 7, 42-400 Zawiercie — poszukuje „Małego Modelarza”: 59/85, 6/85, 7/70, 9/71, 12/71, 9/72, 1/81, 5/82, 5-6/77, 4/73, 6/75, 1/80, 5/80, 5-6/81, 6/83, 11-12/83, 4-5/85, 12/84 oraz „Planów Modelarskich”: 31, 43, 47, 78, 94, 99, 103, za które zapłaci gotówką.

Andrzej Szerepe — Os. PPR 24/90, 74-100 Strzelce Op. — poszukuje „Planów Modelarskich”: „Wodnik”, „Grenville”, „Wasa”. Do wymiany oferuje: „Plany Modelarskie”: 56, 104, 117, 124, 126, „Małego Modelarza”: 10/60, 7/69, 5/73, 5/75, 11-12/76, 8-9/78, 1-2/84, 3/84, 3/85, 8/85, 11-12/85, „Model Kartonowy”, „Spitfire IX”, „Avia S-99” oraz odbitki ksero samolotów II wojny światowej.

Janusz Zaorski — ul. Westerplatte 12c/1, 66-620 Gubin — poszukuje „Małego Modelarza”: 9/59, 1/62, 2/64, 7/65, 11/67, 2, 7-8/68, 6/69, 9/70, 8/71, 3, 7, 10/72, 11/73, 4/75, 10/75, 7/76, 2/77, 4/79 oraz TBiU: 10, 17, 19, 25, 34, 35, 47, 48, 50, 52, 55, 74. Do wymiany oferuje „Małego Modelarza”: 11/78, 1, 4, 5, 7/82, 1, 9/83, 3, 7, 8, 9/84, 1, 3, 6, 10/85, 11-12/85, odbitki ksero oraz książki o tematyce lotniczej.

Grzegorz Deptuch — Os. 1000-lecia 49/22, 31-610 Kraków — posiada do oddania „Małego Modelarza”: 12/81, 10/83, 3/84, 1/85, 2/85, 3-4/85 oraz 3-4/86 numer „Bajtki”. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Slawomir Pakiel — Al. Woj. Pol. 17 m. 27, 18-300 Zambrów, woj. łomżyńskie — poszukuje silnika samozapalnego JENA-1 produkcji NRD, za który zapłaci gotówką.

Dariusz Łukasik — ul. Armii Czerwonej 7/14, 11-520 Ryn — poszukuje „Małego Modelarza”: 1 „Modelu Kartonowego” z lat 1958-1985, za które odda wiele komiksów, tomiki „Żółtego

Tygrysa”, czasopisma zagraniczne: „Modelist Konstruktor”: 5, 8, 11/85, 4, 7/86, „Modelar”: 7/84, 11/85, L + K 16/86, „Plany Modelarskie”: 129/86, dwa śmigła plastikowe 18/100 i 220/100, znaczki pocztowe i prospekty samochodowe.

Janusz Trzeciak — ul. Wschodnia 11/36, 78-100 Kołobrzeg poszukuje „Małego Modelarza”: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12/82, 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12/83, 3, 7, 8, 10, 11/84, 2, 3, 6, 7, 8, 9/85, „Modelarza”: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12/84, 1, 5, 8/85, 3, 6/86 oraz „Planów Modelarskich” z planami okrętów i samolotów, za które zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Krzysztof Koryciński — ul. Kusocińskiego 9/119, 39-300 Mielec — poszukuje „Małego Modelarza”: 11-12/83, 1-2/84, 3/84, 10-11/84, 6/85 oraz książki „Model kartonowe statków i okrętów” i „Łatające modele śmigłowców”. Do wymiany oferuje „Plany Modelarskie”: 123, 115, 127, 126, 129, 121, 124 oraz pancernika „Rodney”, „Młodego Technika”: 12/72, 5/79, 10/75, 5/74, 9/79, 9/75 lub zapłaci gotówką.

OGŁOSZENIA DROBNE

W. Sierociński — 05-800 Pruszków, Al. Wojska Polskiego 56/75 odprowadza odbitki ksero, „Małego Modelarza” — 1959-1987, „MON” i „MODELLBOGEN”. Wykaz na życzenie. Odpisze na każdy list po załączeniu znaczka.

KP-240

Wojciech Szczesniak — ul. Górską 1 m. 19, 20-863 Lublin — posiada do oddania nowe silniki HB 61 10 cm³, OSMAX 40 FSR ABC 6,5 cm³, NSU WANKEL 4,9 cm³ oraz akumulatory WARTA DK2 12 V 0,6 Ah.

Karol Michalak — ul. Zwirowa 2, 17-200 Hajnówka, woj. Białystok — poszukuje kolejek PIKO HO, torów, rozjazdów, semaforów, krzyżówek, wagonów cztero i dwuosiołowych, podwozi do parowozów i lokomotyw spalinnowych i elektrycznych, mostów, domków itp., za które oferuje kolejkę TT, „Modelarza”: 8/65, 10/72, 2-6/85, 9/85, 4, 6, 10, 12/84, 6/86, „Modelist Konstruktor”: 4, 6, 10, 12/84, 3, 4, 6, 8, 9/85, 6/86, „Kalejdoskop Techniki” luźne numery, 6 książek z serii „Żółty Tygrys” układy scalone URC 001, UKC 002, silniczki 4,5 V.

Marek Nowak — ul. Libelta 15/10, 62-130 Golańcz — wymieni aparaty RUM-2, SUPRANAR 838 oraz silnik elektryczny firmy MABUCHI, na aparaty rakiety lub do zabudowy w modelach rakietoplanów.



MODELARZ

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

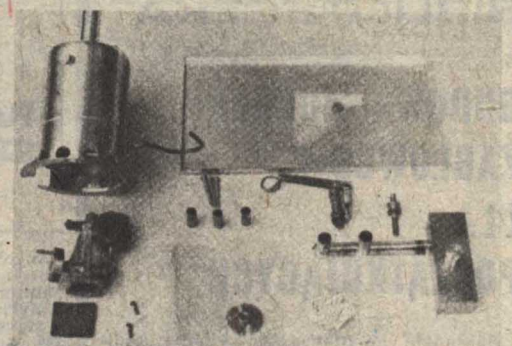
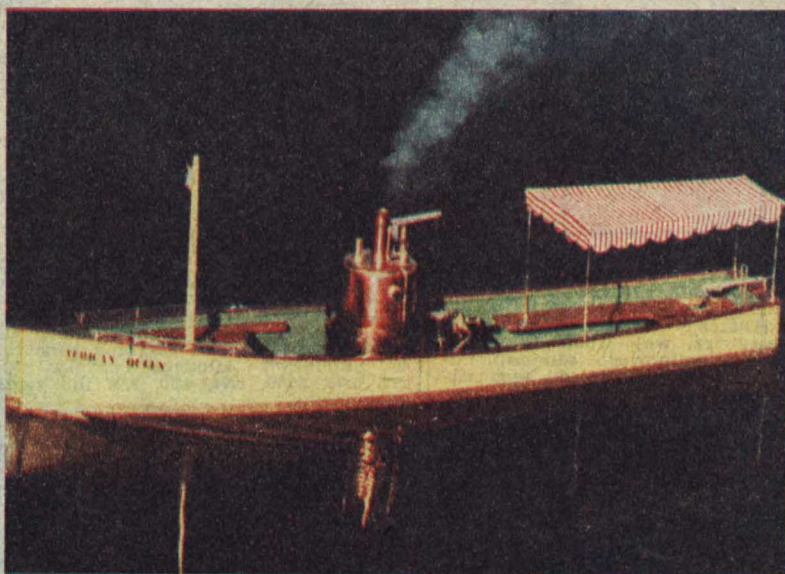
Redaguje zespół w składzie: ZBYSŁAW GONTARZ, STANISŁAW KUBIT, JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIA KOWALEWSKA (opr. graf.), MARIAN KAWKA (red. techn.), Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 215 i 259

Warunki prenumeraty:

- dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy: ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa—Książka—Ruch” zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa—Książka—Ruch” i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
- dla osób fizycznych — indywidualnych: ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa—Książka—Ruch”, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa—Książka—Ruch”, opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty” na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa—Książka—Ruch”.
- Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zlecających indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumerat: na kraj i zagranicę 21.

Cena prenumerat: kwart. 120 zł, półroczn. 240 zł, roczn. 480 do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumerat roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Zam. 9177. K-98.



AFRICAN QUEEN

Modelarze francuscy zbudowali ciekawy model łodzi napędzanej silnikiem parowym. Model jest zdalnie sterowany. Jak widzimy na zdjęciu obok, silnik nie jest aż tak trudny do wykonania.

Fot. MRB

AEROMASTER

Na zdjęciu dwaj modelarze amerykańscy Leonard Goot i Woody Wilson z modelem „Aeromaster”. Są oni czytelnikami „Modelarza” i zaprzyjaźnieni z członkami Klubu „IKAR” w Katowicach.



ATRAKCJA MISTRZOSTW ŚWIATA

Jedną z większych atrakcji tegorocznych mistrzostw świata modeli pywających, które odbyły się w Schweringu — NRD, był występ Johana Lübera z RFN z trzema zdalnie kierowanymi modelami łodzi 8-wiosłowych z „wioślarzami i sternikiem” w klasie F6, które na komendę Start! ruszały do wyścigu, a następnie, po ukończeniu biegu, precyzyjnie dobijały do pomostu, co też prezentujemy na załączonym zdjęciu.

Występ nagrodzony był hucznymi oklaskami i złotym medalem mistrzostw.



MODEL ŻAGLOWCA

Nasz czytelnik Tadeusz Jędrzyak z Warszawy buduje modele żaglowców. Na zdjęciu jego ostatnio zbudowany model żaglowca „Mors” z XVII wieku. Takie efekty można osiągnąć kosztem setek godzin pracy.